2/2020 März/April € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

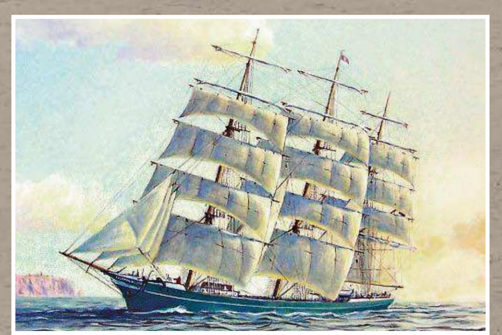


Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

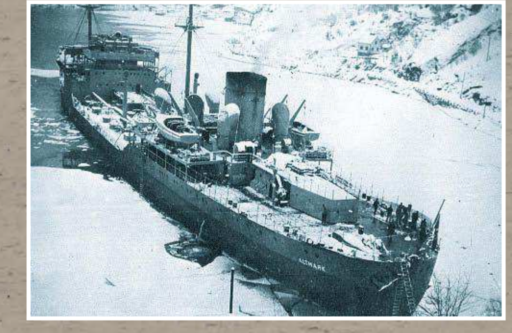
SMS SCHARNHORST
Wrack entdeckt!

HMS DREADNOUGHT

Schlachtschiff-Revolution erschüttert die Welt



„Grüne Lady": Das spannende Leben der *Rickmer Rickmers*



Coup 1940: Royal Navy gegen deutsches Trossschiff *Altmark*



„Sturmwikinger": Bemannte Torpedos im ultimativen Einsatz

Liebe Leserinnen und Leser,

zu dem Zeitpunkt, als sich *HMS Dreadnought* – der das Titelthema dieser Ausgabe gewidmet ist – gerade im Bau befand, herrschte in Berlin größte Verunsicherung. Aber nicht in Hinblick auf das britische Schlachtschiff, dessen Entstehen der deutschen Admiralität verborgen blieb, sondern auf Dänemark. Denn das maritim nicht unbedeutende Königreich würde im kommenden deutsch-englischen Krieg unweigerlich zur Schicksalszone werden, unabhängig von der Frage, wo die finale Seeschlacht zwischen der Hochseeflotte und der Grand Fleet stattfinden würde.

Jetzt, im Jahre 1905 und nach der Niederlage der Russen im japanisch-russischen Krieg, wurde die Rolle Dänemarks in einer künftigen Auseinandersetzung sehr lebhaft in der deutschen politischen und militärischen Führung diskutiert. In dem Maße, wie sich die Hoffnung, ein nunmehr geschwächtes Russland könnte sich von Frankreich lösen, als aussichtslos erwies, stieg die Furcht vor einer dänisch-englischen Allianz. Zwar ließen die diplomatischen Initiativen Kopenhagens im Vorjahr eine Festigung der dänischen Neutralität erkennen, aber Restzweifel blieben, und lieber wäre Berlin ohnehin eine klar erkennbare, im Idealfall sogar „garantierte“ Neutralität nach dem Vorbild Belgiens, die das Deutsche Reich 1914 dann mit verheerenden Folgen verletzen sollte.

Ein ähnliches Szenario schwebte zehn Jahre zuvor dem Chef des Admiralstabes der Kaiserlichen Marine Admiral Wilhelm Büchsel für Dänemark vor: „Eins steht aber fest, Deutschland kann auf die Verteidigung gegen den Durchmarsch des Feindes durch die Belte nicht Verzicht leisten. Infolgedessen wird es in den Belten, das heißt auf dänischem Hoheitsgebiet, Kriegshandlungen ausführen müssen und dadurch Dänemarks Neutralität verletzen. Das ist unvermeidlich!“

Mit Interesse verfolgte die deutsche Führung (und die englische!) die Trennung Norwegens von Schweden im Jahre 1905 und die Tatsache, dass Norwegen eine Politik der expliziten Neutralität verfolgte. Dies war das Äußerste, was Deutschland auch von Dänemark wünschen konnte; mehr ging nicht, wohlwissend, dass Dänemark sich dem Reich schon allein deswegen nicht annähern würde, um England nicht zu provozieren (das britische „to copenhagen“, siehe *Schiff Classic* 1-2020, war den Dänen noch schmerzlich in Erinnerung).

Es gab zwar deutsche Studien für einen Präventivschlag gegen Dänemark, die von Kaiser Wilhelm II. befürwortet, bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges immer wieder erörtert, aber nicht in verbindliche Pläne umgesetzt wurden. Bekanntlich blieb Dänemark, einer klugen und zurückhaltenden Politik folgend, neutral, während das Deutsche Reich in rastloser Hast die *Dreadnought* verfolgte. Vergebens, denn die deutsche Antwort mit den vier Schiffen der *Helgoland*-Klasse folgte mit einer Verzögerung (Bau 1908 bis 1912), die einem rüstungspolitischen und wirtschaftlichen Offenbarungseid gleichkam. Das Wettrennen gegen England war verloren, noch ehe es eigentlich begonnen hatte.

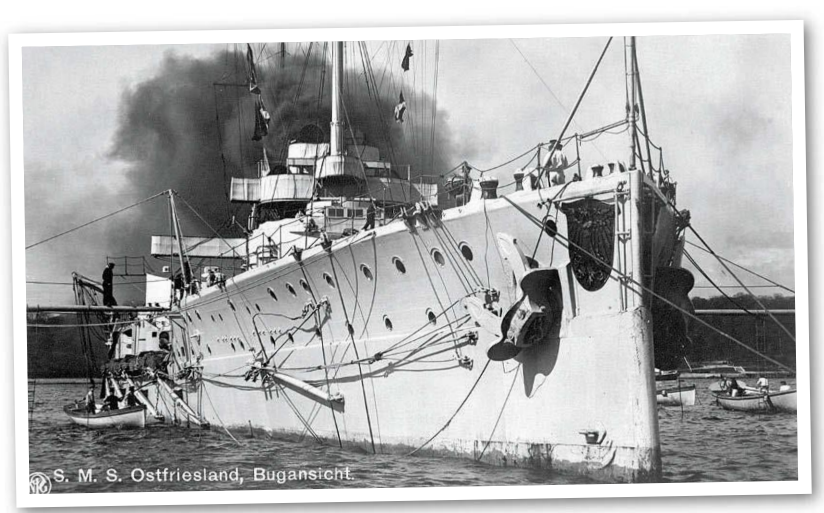
Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr

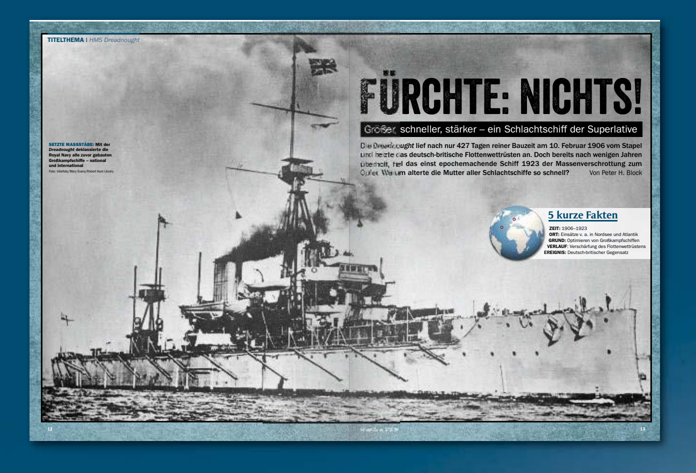




Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



***SMS Ostfriesland*, eines der vier Großlinienschiffe der *Helgoland*-Klasse, kam als Antwort auf *HMS Dreadnought* bereits zu spät** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



TITELTHEMA | *HMS Dreadnought*

SETZTE MASSSTÄBE: Mit der *Dreadnought* deklassierte die Royal Navy alle zuvor gebauten Großkampfschiffe – national und international

Foto: Interfoto/Mary Evans/Robert Hunt Library

FÜRCHTE: NICHTS!

Größer, schneller, stärker – ein Schlachtschiff der Superlative

Die *Dreadnought* lief nach nur 427 Tagen reiner Bauzeit am 10. Februar 1906 vom Stapel und heizte das deutsch-britische Flottenwettrüsten an. Doch bereits nach wenigen Jahren überholt, fiel das einst epochemachende Schiff 1923 der Massenverschrottung zum Opfer. Warum alterte die Mutter aller Schlachtschiffe so schnell? Von Peter H. Block

5 kurze Fakten

ZEIT: 1906–1923
ORT: Einsätze v. a. in Nordsee und Atlantik
GRUND: Optimieren von Großkampfschiffen
VERLAUF: Verschärfung des Flottenwettrüstens
EREIGNIS: Deutsch-britischer Gegensatz

TITELTHEMA
Die Mutter aller Schlachtschiffe
HMS Dreadnought **12**



SIE KAM, SAH UND SIEGTE: ***HMS Dreadnought*** **in Portsmouth Harbour im Oktober 1906 – das Schlachtschiff setzte international Maßstäbe, veraltete aber schon bald**

Foto: picture-alliance/Mary Evans

DAS BESONDERE BILD
***Flying Enterprise* 1952** **6**

MARITIMES PANORAMA
Wissenswertes und Vergnügliches rund um die Seefahrt **8**

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN
Torpedoreiter der Kriegsmarine
Opferkämpfer Walter Gerhold **24**

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN
Die 9. Torpedoboots-Flottille in der Ägäis
1943: Rückeroberung von Leros **28**

AKTUELL
Dänisches Wahrzeichen Rubjerg Knude
Der wandernde Leuchtturm **36**

VOR 80 JAHREN
Irrfahrt der *St. Louis*
Die Mission von Kapitän Schröder **38**

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE
Britisches Kommando befreit Gefangene
Der *Altmark*-Zwischenfall **46**

FASZINATION SCHIFF
An den Hamburger Landungsbrücken
Unsere *Rickmer Rickmers* **50**











MODELLBAU

USS Hornet und Apollo 11 im Maßstab 1:144

Träger trifft Raumkapsel 58

DAS INTERVIEW

Admiral a. D. Manfred Nielson im Gespräch

Chancen und Risiken der Marine 60

FILM

Rückkehr und Triumph: Die neue *Titanic*

Die Unsinkbare 66

SPURENSUCHE

Gesunken in der Falkland-Schlacht 1914

***SMS Scharnhorst* entdeckt** 72

HISTORISCHE SEEKARTEN

Pazifischer Ozean 1589 80

RUBRIKEN

Kalmar Läns Museum 78

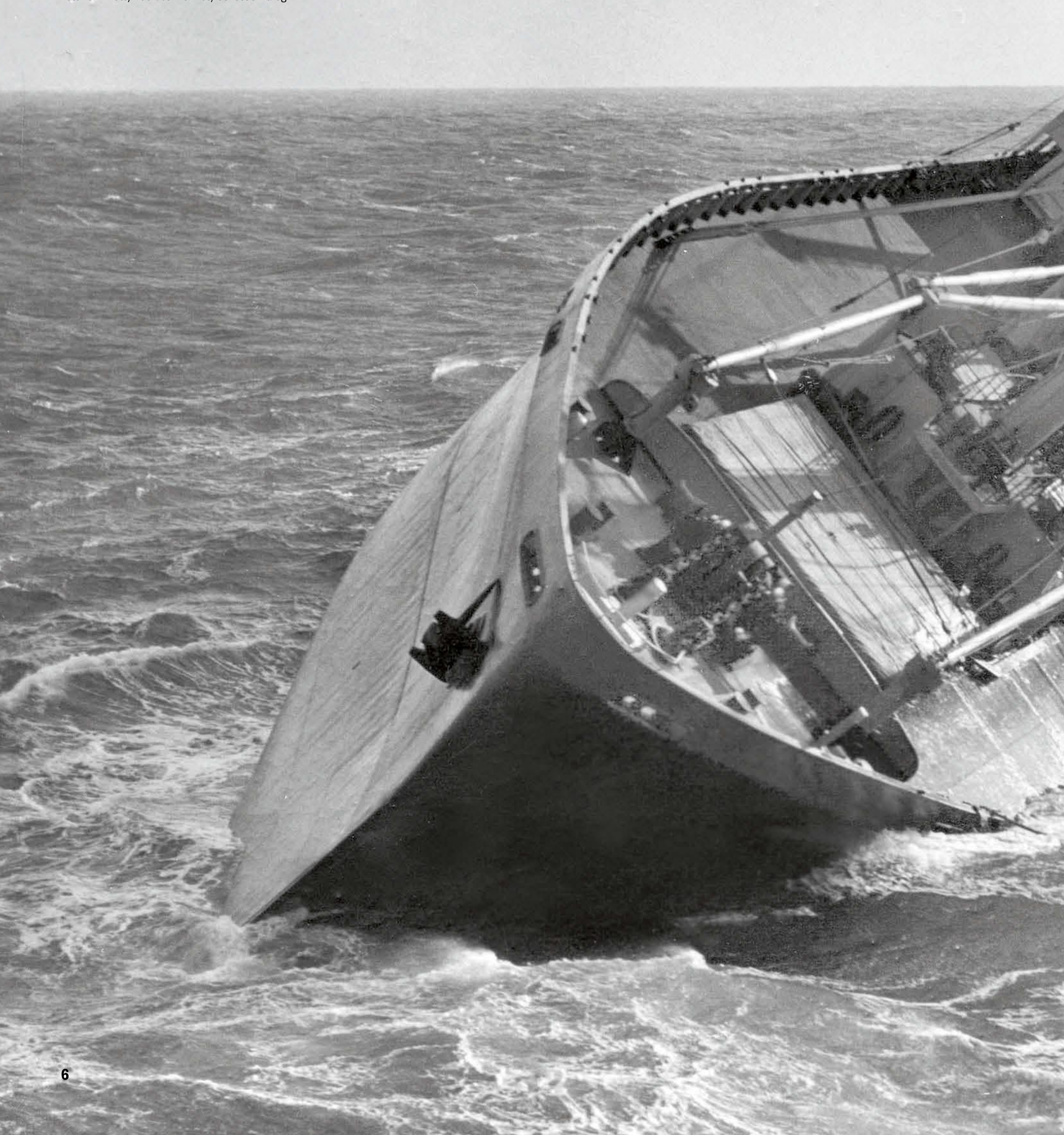
Rätsel 79

Vorschau/Impressum 82

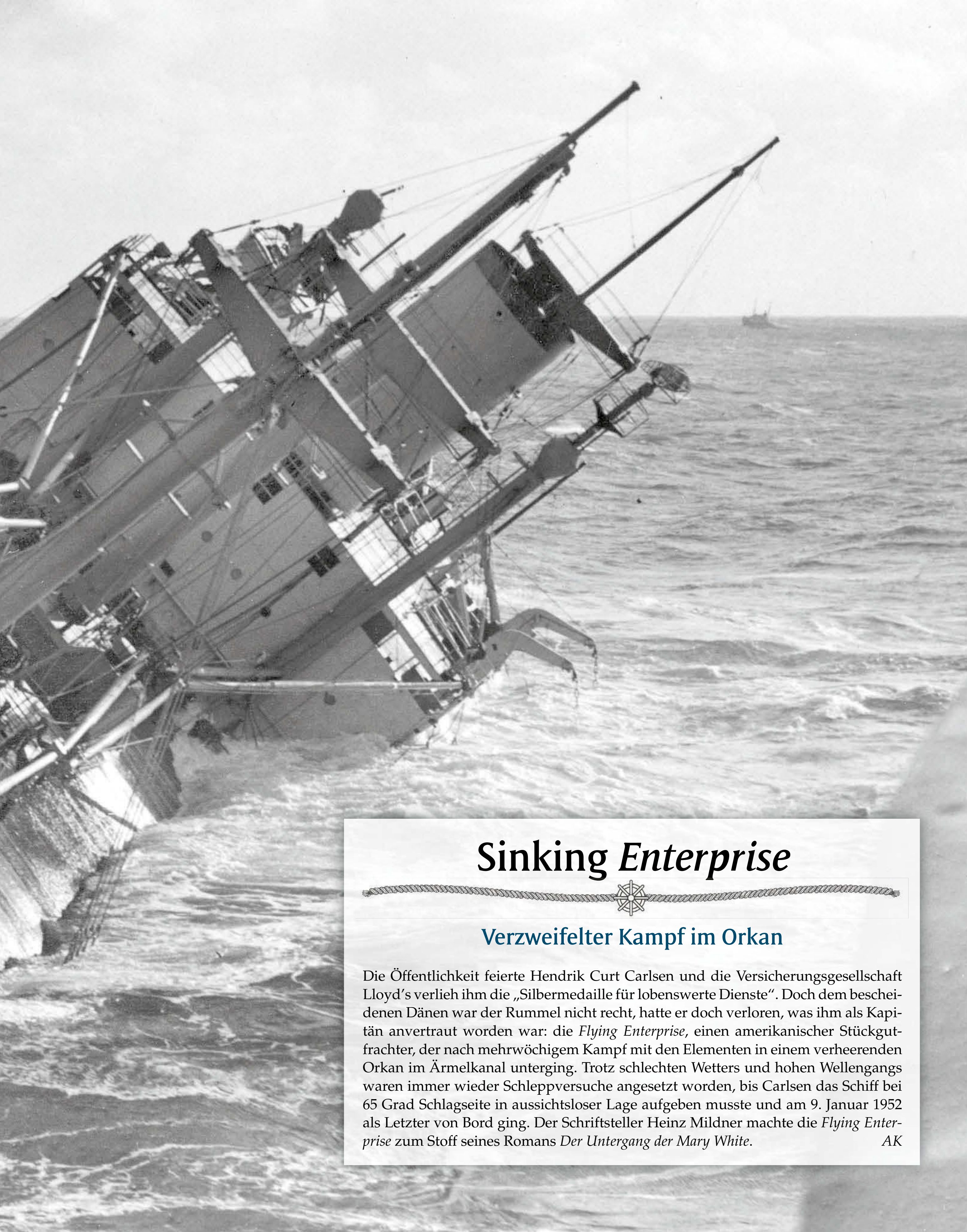
▶ Titelthema

Titelbild: Die *HMS Dreadnought* eröffnete eine neue Phase des Wettrüstens.

Titelfotos: United Archives/TopFoto/Süddeutsche Zeitung Photo; SZ-Photo/Scherl; picture-alliance/dieKLEINERT; Interfoto/Hermann Historia; SZ-Photo/Scherl; picture-alliance/WZ-Bilddienst



Die *Flying Enterprise* sank am 10. Januar 1952 am Eingang des Ärmelkanals auf halber Strecke zwischen Falmouth und Saint-Pol-de-Léon
Foto: SZ-Photo/Rue des Archives/Collection Greg



Sinking *Enterprise*

Verzweifelter Kampf im Orkan

Die Öffentlichkeit feierte Hendrik Curt Carlsen und die Versicherungsgesellschaft Lloyd's verlieh ihm die „Silbermedaille für lobenswerte Dienste". Doch dem bescheidenen Dänen war der Rummel nicht recht, hatte er doch verloren, was ihm als Kapitän anvertraut worden war: die *Flying Enterprise*, einen amerikanischer Stückgutfrachter, der nach mehrwöchigem Kampf mit den Elementen in einem verheerenden Orkan im Ärmelkanal unterging. Trotz schlechten Wetters und hohen Wellengangs waren immer wieder Schleppversuche angesetzt worden, bis Carlsen das Schiff bei 65 Grad Schlagseite in aussichtsloser Lage aufgeben musste und am 9. Januar 1952 als Letzter von Bord ging. Der Schriftsteller Heinz Mildner machte die *Flying Enterprise* zum Stoff seines Romans *Der Untergang der Mary White*. *AK*



Serie Deutsche Schiffe

Marineluftschiffe II

Einsätze und Verbleib im Ersten Weltkrieg

Die Kaiserliche Marine stellte bis 1918 insgesamt 76 Luftschiffe in Dienst: 63 Typ Zeppelin, neun Typ Schütte-Lanz, drei Typ Parseval und eines Typ Gross. 54 gingen verloren, davon 33 durch Natureinflüsse und technisches Versagen, neun durch Abschuss vom Boden und zwölf durch Abschuss durch Land- beziehungsweise Seeflugzeuge. Neun Fahrzeuge mussten wegen Überalterung ausgemustert werden, sechs wurden am 23. Juni 1919 durch eigene Besatzungen zerstört und sieben an die Siegermächte übergeben. Die Größe der Luftschiffe und damit ihre Leistungen waren kontinuierlich gestiegen, die Besatzung bestand aus Kommandant, Wachoffizier, Steuermann, Leitendem Maschinist, je zwei Höhen- und Seitensteuerern, zwei Motorenmaaten pro Motor, einem Segelmacher- und FT-Maat sowie einem FT-Gasten. Mit steigender Anzahl und zunehmenden Einsatzaufgaben während des Krieges mehrten sich auch die Hallen, Werkstätten und Stützpunkte – im Nordseebereich Tondern, Nordholz, Hamburg-Fuhlsbüttel, Ahlhorn/Wildeshausen (Oldenburg), Wittmundhaven, Hage (beide Ostfriesland), Düren, Namur (Belgien) und im Ostseebereich Stolp, Seerappen (bei Königsberg) und Wainoden (bei Libbu). *AK*

Zeppelin auf der Fahrt zur Luftaufklärung über der Nordsee

Foto: Sammlung GSW

5.000 Jahre Seefahrt

Europa und der Luxus

Eine klassische Win-win-Situation

Die „Neue Seidenstraße“ gilt heute als Inbegriff für die globale Expansion Chinas und nimmt direkt Bezug auf die Erfolgsgeschichte der antiken Seidenstraße, die als Überlandweg China mit den Häfen am Schwarzen Meer verband und europäischen Kaufleuten die Möglichkeit eröffnete, über diese Landverbindung nach Asien zu gelangen. Vor allem der Handel mit Gewürzen und Luxuswaren brachte hohe Gewinne ein, wenn auch nach neueren Forschungen die damaligen landgestützten Handelsvolumen und die Verkehrsinfrastruktur nicht überschätzt werden sollten. Anders verhält es sich mit der Alternative zur Seidenstraße: dem Seeweg über den Indischen Ozean. Hier schalteten sich arabische Zwischenhändler ein, die ihre Segler in Hormuz am Persischen Golf oder in Aden am Eingang des Roten Meeres anlandeten. Von Aden gingen die Transporte nach Suez, auf Kamelen über Land zum Nil und über den Nil mit Barken nach Alexandria. Kleinere Segler übernahmen die Waren in Hormuz und verfrachteten sie über den Persischen Golf nach Basra. Auf Lastkähnen erreichten sie dann auf dem Euphrat Aleppo oder auf dem Tigris Bagdad. Antiochia und Beirut hießen die Stationen für solche Waren, die für Mittelmeerhäfen bestimmt waren. Venedig galt als Drehscheibe für den Weitertransport in europäische Länder. So waren die (begüterten) Europäer in ihrer Gier nach Pracht und Gepränge von Venedig abhängig und venezianische Kaufleute von den Arabern, die mit ihren orientalischen Luxusgütern wahrhaft märchenhafte Reichtümer anhäuften – wie in einer morgenländischen Erzählung aus *Tausendundeiner Nacht*. *GSW*

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch



Italienische Händler zum Warenverkauf und -ankauf in der Levante, um 1400

Aktuell

Flottenrüstung reloaded?

Russlands Marine auf dem Vormarsch

Der Sinn der Washingtoner Abrüstungskonferenz von 1921/22 bestand darin, einem Wahnsinn des Wettrüstens zur See, wie ihn die Welt vor dem Ersten Weltkrieg erlebt hatte, von vornherein einen Riegel vorzuschieben. Angesichts der maritimen Kräftepotenziale im Zweiten Weltkrieg darf die Wirksamkeit der Übereinkünfte Anfang der 1920er-Jahre füglich bezweifelt werden. Nach 1945 ließ sich die Rüstung der Supermächte – gleichgültig, ob zu Wasser, zu Lande oder in der Luft – auf ein simples Prinzip reduzieren: Wer als Erster schießt, ist als Zweiter tot. Dieses eiserne Gesetz des Kalten Krieges scheint seine Gültigkeit verloren zu haben, wie die Russen eindrucksvoll unter Beweis stellen. Ihre maritimen Möglichkeiten sind atemberaubend.

Die russische Marine verfügt über nuklear betriebene U-Boote mit Zweitschlaggarantie, denn die atomaren Sprengköpfe der 16 Interkontinentalraketen, die auf einem einzigen U-Boot der neuen, im Bau befindlichen Borei-Klasse montiert sind, können 72 Ziele im Umkreis von bis zu 8.000 Kilometern treffen. Diese vierte Generation atomgetriebener strategischer Unterseeboote, die Gegnern selbst dann auszuweichen vermögen, wenn sie geortet sind, und derzeit im Test befindliche, nuklear bestückte, praktisch weder ort- noch abfangbare Unterwasserdrohnen („Poseidon“) sind radikale maritime Herausforderungen. GSW

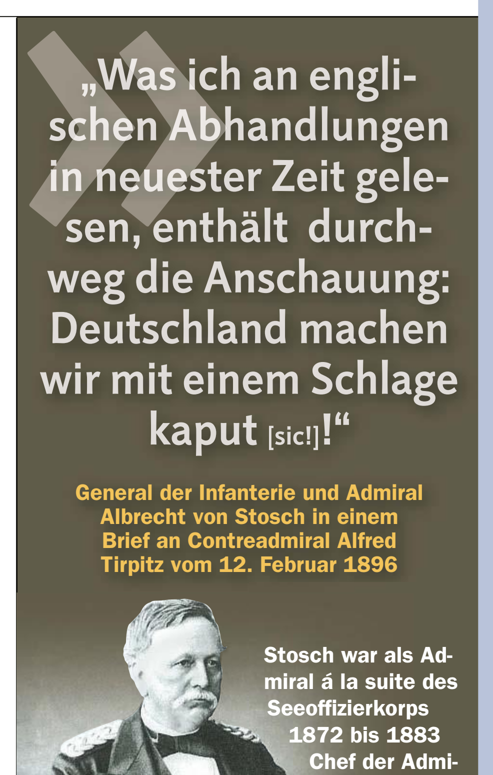


Präsident Wladimir Putin (in der Uniform eines Marineoffiziers) stärkt die nukleare Komponente seiner Seestreitkräfte

Foto: picture-alliance/dpa

„Was ich an englischen Abhandlungen in neuester Zeit gelesen, enthält durchweg die Anschauung: Deutschland machen wir mit einem Schlage kaput [sic!]!“

General der Infanterie und Admiral Albrecht von Stosch in einem Brief an Contreadmiral Alfred Tirpitz vom 12. Februar 1896



Stosch war als Admiral á la suite des Seeoffizierkorps 1872 bis 1883 Chef der Admiralität

Foto: Sammlung GSW

Seemannsgarn

Mare Tenebrosum

Atlantik – Schrecken der (antiken) Menschheit

Bis zu den teils kartierten Erkenntnissen des Portugiesen Infante Dom Henrique des Avis (1394–1460), uns besser bekannt als Heinrich der Seefahrer, stand alles jenseits der Meerenge von Gibraltar in schlechtem Ruf. Und dies, obwohl bereits die Phönizier um 1500 v. Chr. und die Griechen um 650 v. Chr. (nach Herodot) das Mittelmeer in seiner ganzen Ausdehnung bezwungen und die Säulen des Herakles durchfahren hatten. Dort, im äußersten Westen, muss der Legende nach unwidersprochen der Eingang in die Totenwelt gewesen sein; Okeanos, also der Atlantik, galt als ein die Erdscheibe umspannender Fluss des Todes. Und warum? Nicht etwa, weil die antiken Seefahrer sich navigatorisch dazu nicht in der Lage gesehen hätten, sondern weil im Westen die lebensspendende Sonne unterging und man dies als Zeichen von Untergang und Vergehen deutete. Später fabulierten arabische Geografen sogar von der „Hand Satans“, die aus den dunklen Gewässern gespenstisch herausrage. Möglicherweise geht dieser Humbug auf bewusst lancierte Horrormeldungen der alten Phönizier zurück, die wegen traumhafter Gewinne durch den Vertrieb vor allem von Zinn und Bernstein auf ihren Fahrten an die Küsten Afrikas jeden abzuschrecken trachteten, der ihren Spuren zu folgen wagte. *AK*



Karthagische Schiffe fahren um 500 v. Chr. durch die Straße von Gibraltar in den Atlantik

Foto: Interfoto/Friedrich

Aus der Kombüse

Heute: Dover-Seezunge

Dieser Fisch gilt in einigen Landesteilen Großbritanniens als maritimes Nationalgericht und spricht all jenen Hohn, die noch immer behaupten, die Briten verstünden nichts von richtig guter Küche. Und selbst wenn dem so wäre, kann sich die hartnäckige kontinentaleuropäische Boshaftigkeit keinesfalls auf diese Spezialität beziehen, die Sie in rasanter Zeit zubereitet haben: Die gehäuteten und ausgenommenen Seezungen kräftig salzen und bei größter Hitze schnell grillen, sodass der Fisch außen verkohlt – jawohl, verkohlt –, innen aber roh ist. Als Beilage lieben die Einheimischen knackig gekochte Erbsen. Fertig. Und wenn Sie noch etwas Knoblauchbrot anbieten, ist das zwar nicht *very british*, rundet die Dover-Erbsen-Seezunge geschmacklich aber wunderbar ab. Weil der Fisch schon rabenschwarz ist, braucht's kein Guinness dazu; ein helles Bock, ein Glas Chardonnay oder Grauburgunder tut's auch. Guten Appetit! *GSW*



Es hat sich partout kein Foto von der fertigen Dover-Spezialität finden lassen, aber dieses zeigt eine Seezunge vor ihrer Zubereitung in voller Pracht. Hat auch was, oder?

Foto: picture-alliance/Neil Langan

Zutaten
(für 4 Personen)

4 Seezungen (gehäutet und ausgenommen)
400 g Erbsen (tiefgekühlt)
4 Knoblauchbaguettes
Salz



Foto: picture-alliance/Photoshot

Hat den weltweiten Warenverkehr revolutioniert: das moderne Containerschiff

Hätten Sie's gewusst?

Um die Warenmenge eines einzigen modernen Containerschiffes zu befördern, wären im 15. Jahrhundert sämtliche Koggen der Hanse ein Jahr lang aktiv gewesen.

Die Bezeichnung Gösch (kleine Bugflagge) ist abgewandelt von der „Geusenflagge" der niederländischen Freiheitskämpfer.

Die Yamashiro war das letzte Schlachtschiff, das in einem Artilleriegefecht mit anderen Schlachtschiffen versenkt wurde (25. Oktober 1944).

In den Napoleonischen Kriegen ließ die britische Admiralität großflächige Eichenwälder anlegen, um in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts über genügend Schiffbauholz zu verfügen (das dann aber anderweitig Verwendung fand).

Der Holländer Cornelius Drebbel baute das erste tauchfähige Unterwasserboot, ein lederbezogenes Holzruderboot, das 1620 auf der Themse in einer Tiefe von 3,6 Metern erfolgreich erprobt wurde.

Buchtipp

Vergessene Helden

Chirurgen in der Seefahrt

Der Autor widmet sich in diesem durchgehend illustrierten Band dem unbekannten Kapitel der Schifffahrts- und Medizingeschichte: der Tätigkeit von Chirurgen an Bord von Schiffen vom 15. bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Mit zumeist unzureichenden Mitteln retteten sie in unzähligen Schlachten Seeleuten das Leben und sicherten mit ihrer Tatkraft den Erfolg von Expeditionen. Leider sind viele Abbildungen zu klein oder undeutlich abgedruckt.



Fleischer, Georg-Michael: *Schiffschirurgen von Kolumbus bis Nelson. Vergessene Helden der Seefahrtgeschichte.* Heidelberg 2017, 59,90 Euro

Foto: Mittler Verlag

Briefe an die Redaktion

Schwerer Kreuzer Blücher, Schiff Classic Jahrbuch 2020



Zuerst einmal ein großes Lob für die Jahrbücher, die eine sehr interessante Ergänzung zu den *Schiff-Classic*-Heften sind. Im Jahrbuch 2020 ist Ihnen auf der Seite 18 ein Fehler unterlaufen. Der Kapitän der Blücher, Kapitän zur See Woldag, ist beim Untergang nicht gestorben. Er ist wenige Tage später beim Absturz einer Ju 52 am 16. April 1940 (andere Quellen geben den 17. April 1940 an) ums Leben gekommen, unweit der Untergangsstelle der Blücher.

Oliver Titsch, Wilhelmshaven

Zerstörer Klasse 103, Schiff Classic 8-2019: Ergänzung



Als diese Schiffe gebaut wurden, war ich im damaligen BWB (Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung) als Referatsleiter tätig und als solcher für den Umweltschutz auf See zuständig. Auf Anweisung des BMVg galt es, diesem Thema besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Aus diesem Grund sollten die in den USA im Bau befindlichen Zerstörer mit Bilgenwasser-Entölern ausgerüstet werden. Bei der Erprobung stellte sich heraus, dass diese nicht den erforderlichen Wirkungsgrad bezüglich der Reinheit des nach See hin geförderten Wassers besaßen.

Nach verschiedenen Änderungen an der Wasserführung im Entöler und Versuchen, in denen das Bilgenwasser den Entöler durchlaufen musste, war der erforderliche Reinheitsgrad schließlich erreicht. Daraufhin patentiert, hat es mit diesen Entölern, soweit mir bekannt, keine Schwierigkeiten gegeben.

Dipl-Ing. Eylert Haupt, Leitender Baudirektor a. D., Altenholz

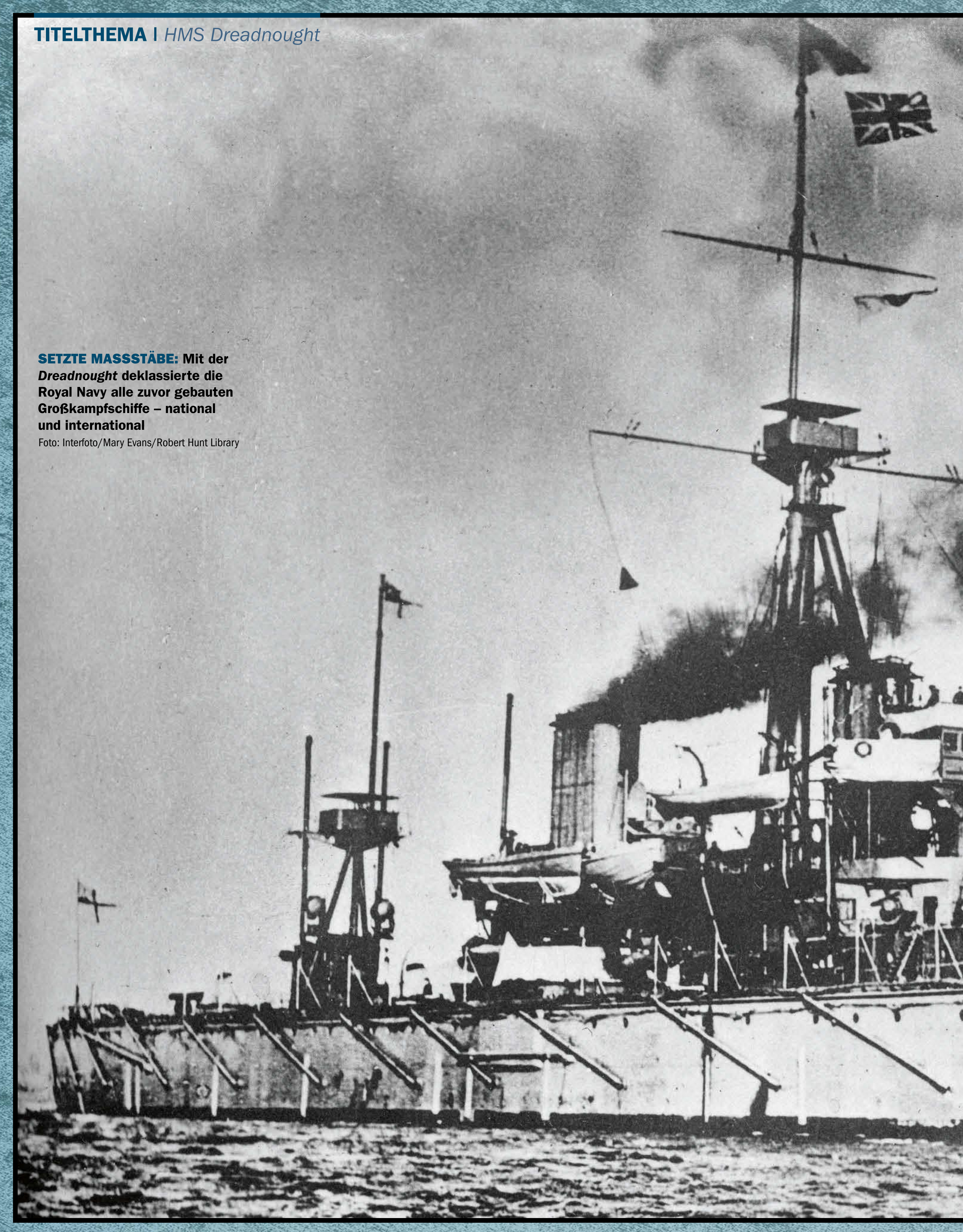
Panzerschutz deutscher Kriegsschiffe, Schiff Classic 8-2019

Als treuer Leser Ihrer Zeitschrift hat es mich sehr gefreut, mit dem Artikel „Schwimmende Brustwehr" etwas Futter als technisch interessierter Leser zu bekommen, denn dieser Sektor ist bisher eindeutig unterrepräsentiert! Sobald technische oder nautische Belange angesprochen werden, bleiben die meisten Artikel seltsam mutlos an der Oberfläche, als hätte man Angst, den Leser zu überfordern oder zu langweilen. Ich meine, wenigstens einen tiefergehenden Artikel pro Ausgabe könnte *Schiff Classic* gut verkraften, alternativ gesonderte Ausgaben zu derartigen Themen.

Jörn Heckt, Altenholz

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: Schiff Classic,
Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.



SETZTE MASSSTÄBE: Mit der *Dreadnought* deklassierte die Royal Navy alle zuvor gebauten Großkampfschiffe – national und international

Foto: Interfoto/Mary Evans/Robert Hunt Library



FÜRCHTE: NICHTS!

Größer, schneller, stärker – ein Schlachtschiff der Superlative

Die *Dreadnought* lief nach nur 427 Tagen reiner Bauzeit am 10. Februar 1906 vom Stapel und heizte das deutsch-britische Flottenwettrüsten an. Doch bereits nach wenigen Jahren überholt, fiel das einst epochemachende Schiff 1923 der Massenverschrottung zum Opfer. Warum alterte die Mutter aller Schlachtschiffe so schnell? Von Peter H. Block

5 kurze Fakten

ZEIT: 1906–1923
ORT: Einsätze v. a. in Nordsee und Atlantik
GRUND: Optimieren von Großkampfschiffen
VERLAUF: Verschärfung des Flottenwettrüstens
EREIGNIS: Deutsch-britischer Gegensatz

Als am 10. Februar 1906 König Edward VII. auf der Königlichen Werft in Portsmouth das neueste Schlachtschiff der Royal Navy auf den Namen *Dreadnought* (auf Deutsch: Fürchtenichts) taufte, konnte er noch nicht ahnen, dass eine ganze Generation von Großkampfschiffen nach diesem Schiff benannt werden würde – eben als „Dreadnoughts".

Die Idee zu diesem Schlachtschiff mit nur einem schweren Geschützkaliber wird im Allgemeinen Admiral Sir John Arbuthnot Fisher zugeschrieben, dem Ersten Seelord Großbritanniens. Doch das ist so nicht richtig. Diese Ehre gebührt vielmehr dem Chefkonstrukteur der italienischen Marine, Vittorio Cuniberti. Der hatte bereits 1902 einen Entwurf für ein 24 Knoten (44 km/h) schnelles und schwer gepanzertes 17.000-Tonnen-Schlachtschiff mit nur einem einheitlichen, schweren Geschützkaliber gefertigt, doch seinen letztlich richtungsweisenden Entwurf lehnte die italienische Regierung mangels finanzieller Mittel und geeigneter Werften ab.

GROSSEREIGNIS: **Am 10. Februar 1906 jubelte ganz England über „the biggest battleship in the world"** Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

FORDERUNGEN DES KOMITEES

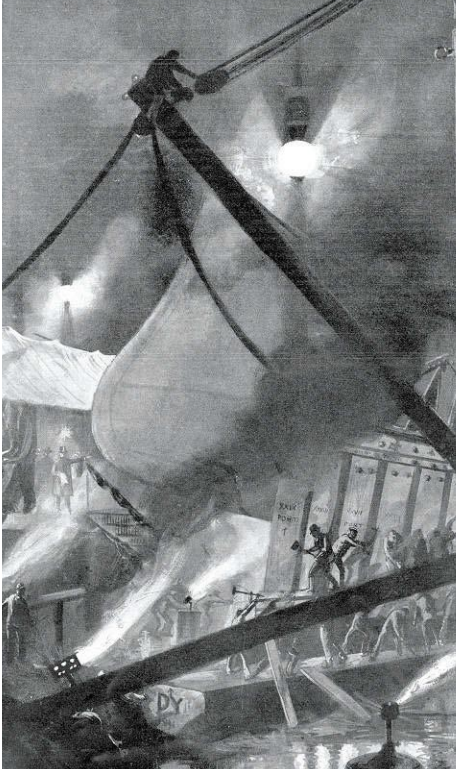
- Geschwindigkeit: 21 Knoten
- Bewaffnung: 30,5-cm-SK, Stückzahl nach Möglichkeit, keine Zwischenkaliber, jedoch Torpedoboot-Abwehrgeschütze, keine weiteren Geschütze im Batteriedeck
- Angemessene Panzerung
- Größe des Schiffes in den für die Häfen und Docks von Portsmouth, Devonport, Malta und Gibraltar verwendbaren Grenzen

Eine Frage des Kalibers

Fred T. Jane, der Herausgeber des Jahrbuches *Jane's Fighting Ships*, zeigte sich sehr interessiert. Er veröffentlichte Cunibertis Zeichnung in seinem jährlichen Sachbuch und nannte den Entwurf „ein ideales Schlachtschiff für die britische Flotte".

Aber die Lords der konservativ eingestellten britischen Admiralität hielten an ihrer althergebrachten Vorstellung einer gemischten Armierung mit schweren und halbschweren Kalibern fest; und das zu einer Zeit, als auf der anderen Seite des Atlantiks der amerikanische Präsident Theodore Roosevelt angesichts der Entwicklung im Artilleriewesen vorschlug, für die Marine der Vereinigten Staaten Großkampfschiffe mit ausschließlich schweren Kalibern zu bauen. Worüber der Kongress dann auch 1904 beriet und die Mittel für den Bau zweier solcher Schiffe freigab, die 1908 als *USS Michigan* und *USS South Carolina* vom Stapel liefen.

Die Royal Navy hinkte also den bereits fortschreitenden Ereignissen hinterher und es bedurfte des geradezu dämonischen Eifers und der Überzeugungskraft eines John „Jacky" Fisher, um hier den Anschluss nicht zu verlieren und Bewegung in die Sache zu bringen. Fisher, als Generalinspekteur für Artillerie- und Torpedowesen (1886–1891) selbst Artilleriespezialist, wusste um die Probleme der Feuerleitung bei einer gemischten Bestückung, bei der schwere Artillerie vom Kaliber 30,5 cm und auch „halbschwere" Artillerie mit 23,4-cm-Rohren zum Einsatz kam.



PREPARING TO LAUNCH: **Die *Dreadnought* am Abend vor dem Stapellauf in der Bauwerft Portmouth Dockyard; die Baukosten von 1.784.000 englischen Pfund sprengten alle Grenzen** Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

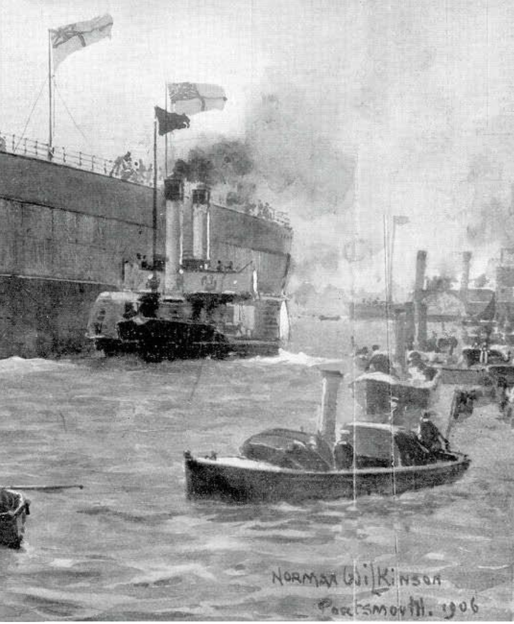
Bei den damaligen Gefechtsentfernungen von unter 5.000 Metern waren die Aufschläge beider Kaliber für den Artilleriebeobachter kaum noch zu unterscheiden. Zudem benötigten die Geschütze mit 23,4-cm- und 30,5-cm-Kalibern aufgrund ihrer verschiedenen Flugbahnen auch unterschiedliche Höhenrichtwerte, wenn sie das gleiche Ziel treffen sollten.

Unterschiedliche Ansichten

Aber die Einstellung der Admiralität, die sich förmlich am Zwischenkaliber festklammerte, resultierte aus der Tatsache, dass die Geschütze dieses halbschweren Kalibers in einem schnelleren Salventakt feuern konnten und so nach Expertenmeinung der Gegner „durch den Hagel von Geschossen demoralisiert" würde. Sogar die im Mai 1905 auf Kiel gelegten Großkampfschiffe *Lord Nelson* und *Agamemnon* sollten neben der Hauptartillerie von 4 x 30,5-cm-Rohren in zwei Zwillings-

„Ich taufe dieses Schiff auf den Namen *Dreadnought*. Gott schütze alle, die auf ihr fahren“

König Edward VII.



„Ich werde alles ändern, und wer sich mir in den Weg stellt, sollte sich vorsehen. Ich vernichte jeden, der versucht, mich aufzuhalten“

Fisher bei seinem Amtsantritt als Erster Seelord (militärischer Befehlshaber der Royal Navy)

türmen noch 10 x 23,4-cm-Geschütze auf den Seitendecks erhalten. Das alles wollte Fisher ändern. Dass für die Schiffsartillerie eine neue Ära begann, stand für Fisher außer Frage, und sein neues Amt bot ihm die willkommene Gelegenheit, neue Ideen auszuprobieren und jüngere Offiziere für sein fortschrittliches Denken zu gewinnen.

Bereits 1903 hatte er entgegen den damals vorherrschenden Ansichten im Mittelmeer bewiesen, dass Gefechte auf 6.000 Yards (5.484 Meter) durchaus möglich waren und die damaligen Geschütze auch noch auf 8.000 Yards (7.312 Meter) ihr Ziel treffen konnten. Dazu kam die Gefahr der neu entwickelten Torpedos, deren größer werdende Laufstrecke ohnehin zu vergrößerten Gefechtsentfernungen zwang. Aber das Schießen auf weite Entfernungen erforderte unbedingt einen Wechsel vom „Überschütten des Ziels mit allen Kalibern“ hin zur exakten Feuerleitung unter Einsatz von Vollsalven eines schweren Kalibers – den Wechsel zum „all big gun one caliber battleship“!

Dafür benötigte man noch eine überlegene Geschwindigkeit von wenigstens 21 Knoten (39 km/h), denn der Geschwindigkeitsvorteil war unerlässlich, damit ein solches Schiff seine eigene Position wählen und so die Gefechtsentfernung bestimmen konnte. Ein hoher Freibord würde die Seetauglichkeit des Schiffes erhöhen und auch die schweren Geschütze bei fast jedem Wetter einsatzfähig halten. Steife Dreibeinmasten sollten für eine ruhige Plattform neuer Feuerleitsysteme sorgen, während die Ingenieure alle übrigen Kommandosysteme in einem gepanzerten Turm unterhalb der Brücke zusammenfassten.

Das also waren Fishers Vorstellungen von einem kampfstarken Schlachtschiff, das allen bisher gebauten Großkampfschiffen überlegen sein sollte. Um diese Ideen zu verwirklichen, hatte er sich schon vor seinem Amtsantritt zusammen mit dem Chefkonstrukteur W. H. Gard mit Entwürfen von Schiffen eines einheitlichen schweren Kalibers befasst. Das Ergebnis, das die beiden unter dem Namen *HMS Untakeable* am 21. Oktober 1904 vorlegten, zeigte ein Schlachtschiff mit 16 x 25,4-cm-Schnellladegeschützen (SK) in acht Zwillingstürmen und 21 Knoten Geschwindigkeit.

Fisher plant

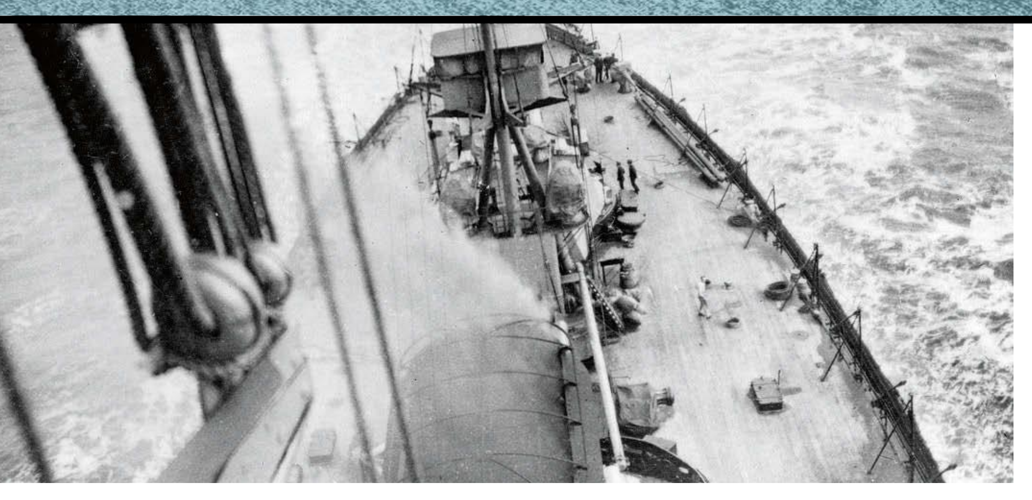
Die 25,4-cm-SK der Waffenschmiede Armstrong bevorzugte Fisher zunächst wegen der höheren Feuergeschwindigkeit bei drei Schuss/Minute gegenüber nur einem Schuss bei den 30,5-cm-SK, kam aber dann zu dem Schluss, dass das stärkere Kaliber nicht zuletzt wegen der größeren Gefechtsentfernung und gebündelter Vollsalven dem Armstrong-Modell eindeutig überlegen sei,

DER TREIBER: Admiral Sir John Fisher (1841–1920) forcierte die qualitative Steigerung der britischen Flottenrüstung Foto: SZ-Photo/ United Archives/TopFoto

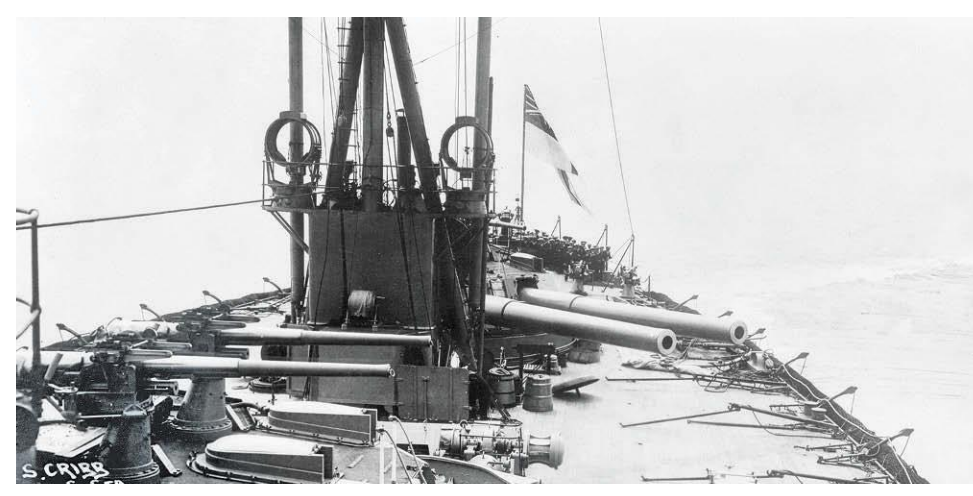


ENGLANDS STOLZ: Die britische Führung geizte nicht mit ihrem „pride of the fleet“ und setzte umgehend ein Merchandising-Programm auf; hier eine kolorierte Postkarte um 1910

Foto: Interfoto/Mary Evans/Grenville Collins Postcards Collection



KOMPROMISSLOS: Übertrumpfen durch Feuerkraft, Schutz und Geschwindigkeit war das Motto der modernen Großkampfschiffe der *Dreadnought*-Klasse
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto



FURCHTEINFLÖSSEND: Position des hinteren der beiden auf gleicher Ebene montierten achteren Zwillingstürme
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

und entschloss sich endgültig für das Kaliber 30,5 cm. Er ließ Gard das Projekt überarbeiten, der dann eine B-Variante mit 8 x 30,5-cm-SK in vier Doppeltürmen fertigte, von denen aber nur drei Türme seitlich feuern konnten.

Daneben wurde noch ein zweiter Schiffstyp in Erwägung gezogen: ein Schlachtkreuzer mit revolutionären 25 Knoten Geschwindigkeit und ebenfalls mit einer 30,5-cm-Hauptbatterie bewaffnet. Um diese Geschwindigkeit zu erreichen, musste am Panzerschutz gespart werden – das sollte sich zwölf Jahre später bitter rächen.

Sechs Entwürfe

Um konstruktiv-grundsätzliche Fragen zum Bau des neuen Schlachtschiffes zu klären, schuf Fisher Ende Dezember 1904 das „Committee on Designs“, ein aus Marineoffizieren und Zivilpersonen bestehendes, 16-köpfiges Gremium mit Fisher als Vorsitzenden, dem unter anderem die Konstrukteure P. Watts und W. H. Gard angehörten sowie J. H. Narbeth, der spätere Chefkonstrukteur der *Dreadnought*.

Die daraus resultierenden Vorentwürfe sahen als Armierung sämtlich 12 x 30,5-cm-SK vor; auch unter dem Eindruck des Seekriegs im Fernen Osten, wo sich die japanische Flotte im Gelben Meer gegen eine russische Flotte behaupten konnte. Dabei fanden Artillerieduelle zum Teil auf Entfernungen zwischen 8.200 und 9.100 Metern statt – Distanzen, die friedensmäßige Schießübungen weit überstiegen. Als die Kämpfe im September 1905 beendet waren, gab es die russische Ostseeflotte nicht mehr.

Nachdem das Komitee mehr als sechs weitgehend durchdachte Entwürfe eingehend geprüft hatte, herrschte Einigkeit darüber, dass die Lehren von Tsushima und die unaufhaltsam fortschreitende Marinetechnik ein völliges Neuüberdenken für den britischen Schlachtschiffbau zur Folge haben musste. England brauchte neue, schwere Großkampfschiffe, die in der Lage waren, jede feindliche Schlachtflotte in einem konzentrierten Artillerieduell vernichten zu können.

Die Entfernungen, auf die Schlachtschiffe ein Feuergefecht führen konnten, waren durch die rasch fortschreitende Geschütztechnologie und deren Richtmittel weiter angewachsen und betrugen um 1904 fast 8.750 Yards (rund acht Kilometer). So folgerte das

NUR DIE BESTEN: Sir Philip Watts war einer der Konstrukteure des 18.000 Tonnen großen Schiffes, das man unter äußerster Geheimhaltung auf Stapel gelegt hatte
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

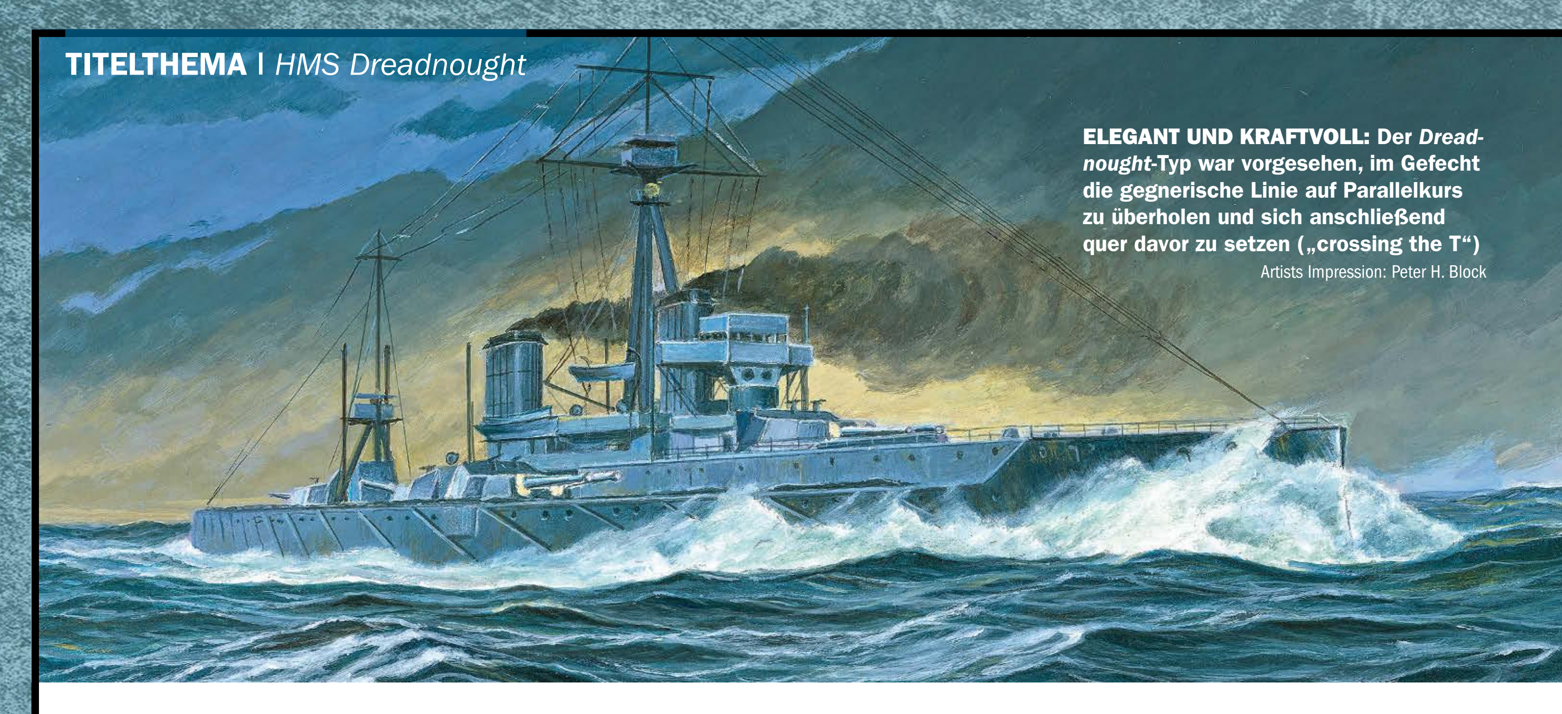
Komitee in seinem Schlussbericht: „Bei großen Entfernungen liegt der Vorteil bei demjenigen Schiff, das eine größtmögliche Anzahl großkalibriger Geschütze führt. Ein einheitliches Kaliber bringt einen weiteren Vorteil.“

Sorgfältiges Abwägen

Die folgenden fünf Vorentwürfe sahen ebenfalls sämtlich 12 x 30,5-cm-SK als Artillerie vor. Dabei war der mit „E“ bezeichnete Entwurf insofern bemerkenswert, als er alle sechs Doppeltürme in die Mittschiffslinie setzte, und zwar vorn und achtern in überhöhter Aufstellung zu jeweils drei Türmen. Eine außergewöhnliche Lösung, die die Verantwortlichen aber ablehnten, da man beim Überschießen der Türme Schäden durch den Gasdruck befürchtete.

Derlei Ängste hatten die Amerikaner bei der Konstruktion der *Michigan* und der *South Carolina* nicht. Sie lösten das Problem der Explosionswirkung, indem sie die Beobachtungshauben des jeweiligen unteren Turms an den Seiten statt wie die Briten auf den Turmdecken anbrachten.

Der Vorentwurf „D“ sah vor, die Türme in Dreiecksaufstellung zu jeweils drei Türmen vorn und achtern zu platzieren. Er wurde auch abgelehnt mit der Begründung, dass ein unglücklicher Treffer gleich die Hälfte der schweren Artillerie außer Gefecht setzen



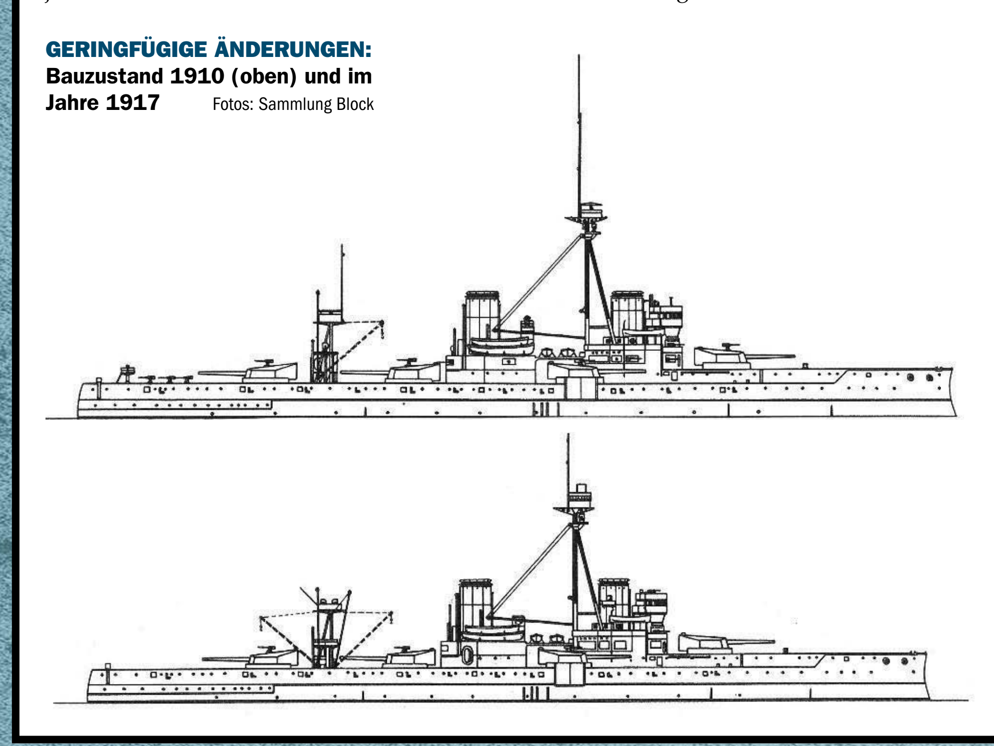
ELEGANT UND KRAFTVOLL: Der *Dreadnought*-Typ war vorgesehen, im Gefecht die gegnerische Linie auf Parallelkurs zu überholen und sich anschließend quer davor zu setzen („crossing the T") Artists Impression: Peter H. Block

würde. Bei weiteren Entwürfen setzte man wieder auf die Sexagonal-Aufstellung der Türme, die aber ebenfalls nicht befriedigen konnte, da beim Entwurf „D2" der vordere Turm auf einer erhöhten Back stand und somit die größte Feuerhöhe erreichte und bei zwei Entwürfen die Seitentürme entweder eng zusammengefasst oder zu weit auseinandergezogen waren.

Schließlich kam im Januar 1905 ein Entwurf zur Vorlage, der im Wesentlichen Fishers Vorstellungen entsprach und zum Vorbild für den Bau der *Dreadnought* wurde: ein Schlachtschiff mit 18.000 Tonnen Konstruktionsverdrängung, bei dem man die schwere Artillerie auf 10 x 30,5-cm-SK verringert hatte. Dabei standen ein Turm auf dem Vorschiff, je ein Turm auf beiden Schiffsseiten und zwei Türme in der Mittschiffslinie hinter dem zweiten Schornstein, getrennt durch den achteren Mast mit dem achteren Gefechtsmars.

Entscheidung für Feuerkraft

Bei dieser Aufstellung war sowohl eine Breitseite aus acht Rohren mit einem Geschossgewicht von rund 3,1 Tonnen als auch ein Voraus- oder Achterausbeschuss aus jeweils sechs Rohren mit einem Geschossgewicht von 2,3 Tonnen möglich. Dieser Zuwachs für das Schießen nach vorn gefiel dem aggressiven Fisher besonders gut, herrschte in seiner Gedankenwelt doch die Vorstellung, dass der Gegner stets vor britischen Verfolgern fliehen würde. Daher bestand er darauf, dass dieses Schiff auch zu schwerem Feuer nach vorn in der Lage sein müsse.



GERINGFÜGIGE ÄNDERUNGEN: **Bauzustand 1910 (oben) und im Jahre 1917** Fotos: Sammlung Block

Auf Mittelartillerie wurde gemäß den Vorgaben völlig verzichtet. Zur Torpedobootsabwehr sah man lediglich 7,6-cm-SK vor, die ihren Platz außerhalb des Rumpfes haben würden. Um diese Masse von geplanten 18.000 Gewichtstonnen auf die geforderten 21 Knoten Geschwindigkeit zu bringen, mussten die Ingenieure von den bisher gebräuchlichen Kolbendampfmaschinen Abstand nehmen. Mit diesen Maschinen wäre eine solche Geschwindigkeit angesichts der Größe des Schiffes illusorisch.

Daher kam den Ausschussmitgliedern die Entwicklung des neuen Dampfturbinenantriebs gerade recht, der allerdings bisher nur auf einigen der wesentlich kleineren Zerstörer eingebaut worden war. Dennoch entschied sich das Gremium für Parsons-Dampfturbinen, womit man sowohl viel Platz als auch gut 1.000 Tonnen Gewicht einsparen konnte.

Am 22. Februar 1905 verfasste das Komitee seinen abschließenden Bericht, im darauffolgenden März gab die Admiralität ihre Zustimmung, und im Mai begann J. H. Narbeth mit der Arbeit an den Konstruktionsplänen. Mit Fertigstellung der Zeichnungen trieb der rastlose Fisher den Bau des Schiffes mit der ihm eigenen Energie unaufhaltsam voran. Letztendlich war es sein ureigenstes Produkt, das da auf den Helgen der Königlichen Werft heranwuchs.

So lief nach der Kiellegung am 2. Oktober 1905 der Bauvorgang mit geradezu atemberaubender Geschwindigkeit ab, wobei Fisher alle am Bau Beteiligten schonungslos vorantrieb. Seine ständige Phrase „Get on or get out" (Kommt voran oder verschwindet) wurde schnell zum geflügelten Wort unter den Werftarbeitern.

Aber der Erste Seelord forcierte nicht nur die Arbeit, er rationalisierte sie auch, indem

er Bauteile bereits vorgefertigt anliefern ließ, sodass man sie auf der Werft nur einpassen musste. Dazu hatte Fisher den Rumpf der *Dreadnought* schon so entwerfen lassen, dass – von wenigen Ausnahmen abgesehen – gegeneinander auswechselbare Stahlplatten verbaut werden konnten.

Damit waren die Platten so verwendbar, wie das Walzwerk sie zuschnitt und anlieferte, und konnten auf diese Weise auch gleich dort vernietet werden, wo man sie benötigte. Ein Verfahren, das die Bauzeit um fast ein ganzes Jahr verkürzte zu einer Zeit, in der durchschnittlich gut 16 Monate von der Kiellegung bis zum Stapellauf vergingen. So nahm der 160 Meter lange Rumpf zum Erstaunen aller in nur 18 Wochen Gestalt an und war schon am 10. Februar 1906 fertig zum Stapellauf.

Diesen nahm König Edward VII. höchstselbst vor. Bei der Taufe schleuderte er eine mit Girlanden geschmückte Weinflasche gegen den stählernen Bug, die aber erst beim zweiten Versuch zerschellte. Der von Fisher gewählte Name *Dreadnought* war mit einer langen Tradition behaftet und bereits siebenmal in der Royal Navy verwendet worden, wobei die erste Trägerin dieses Namens schon 1588 gegen die spanische Armada gekämpft hatte.

Klare Linien

Einmal in seinem Element, schritt die weitere Ausrüstung des neuen Schlachtschiffes im gleichen Tempo voran wie der Bau des Rumpfes. So hätte es noch Jahre bedurft, die zehn großen Geschütze zu beschaffen. In der Regel brauchten die Geschützfabriken 22 Monate, um die 30,5-cm-Rohre und ihre Lafetten zu gießen. Diese Zeit hatte Fisher nicht. Er schaffte das Problem aus der Welt, indem er kurzerhand die Geschütze der im Bau befindlichen konventionellen Schlachtschiffe *Lord Nelson* und *Agamemnon* mit Beschlag belegte; somit wurden acht Geschütze sofort greifbar.

Dies sparte weitere Monate, und so konnte es nicht verwundern, dass schon am 3. Oktober 1906 die *Dreadnought* fertig ausgerüstet an der Pier lag: Es war ein mächtiges Großkampfschiff mit außergewöhnlich klaren Linien, das die staunenden Briten sahen; mit einem ungewöhnlich langen Vorschiff und einem hohen Freibord von 8,54 Metern, was das Oberdeck und damit auch den vorderen Geschützturm selbst bei schwerem Wetter relativ trocken halten würde. Auch der unter Wasser birnenförmig vorgeschobene Bug kam dem Seeverhalten des Schiffes zugute, ebenso die unterhalb der Wasserlinie an jeder Seite angebrachten langen, dreieckigen Schlingerkiele, die den Schiffsbewegungen im Seegang zusätzlichen Widerstand boten.

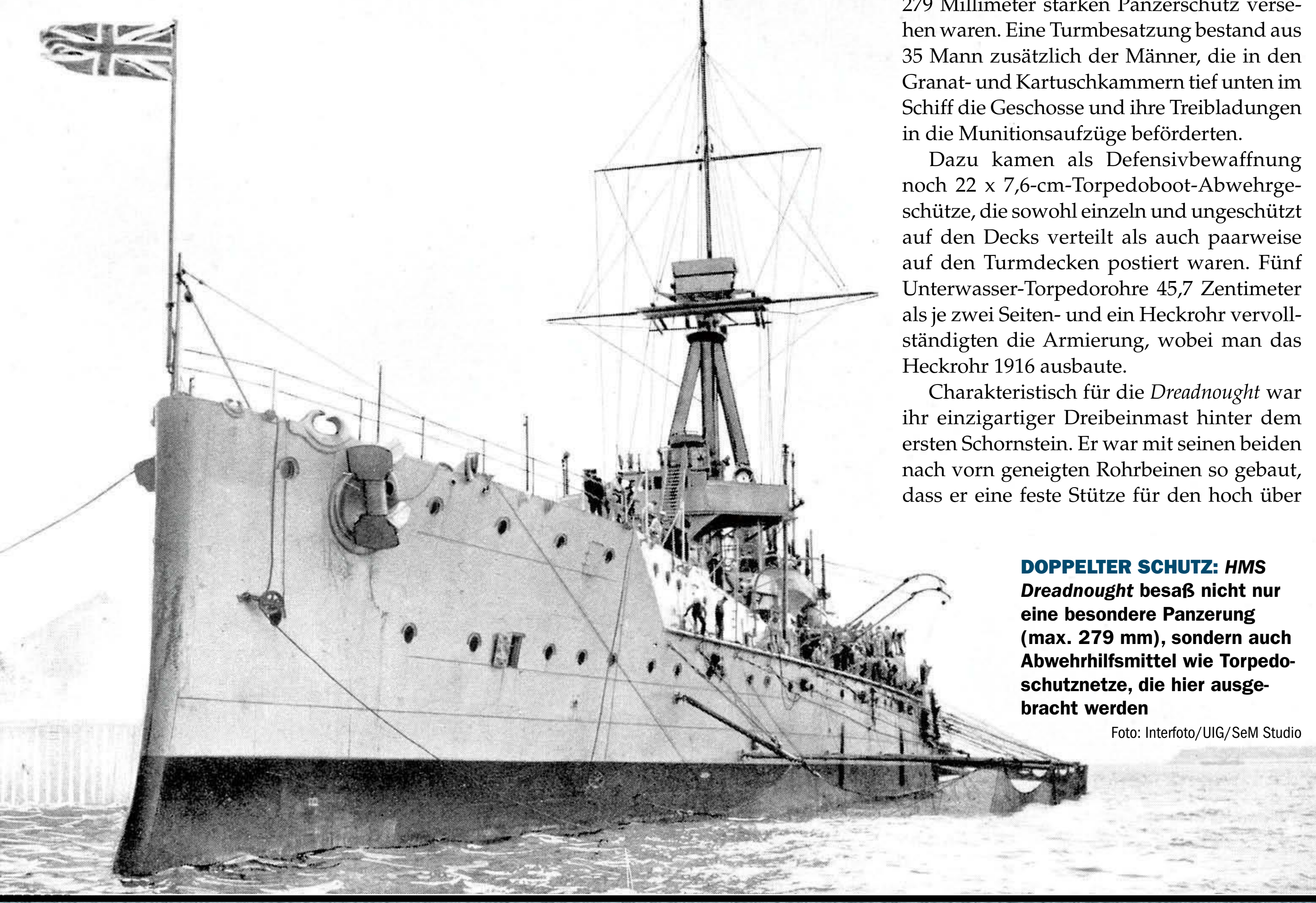
Weiter ins Auge fielen die gewaltigen Geschütztürme, aus deren Scharten drohend die fast 14 Meter langen und jeweils 40 Tonnen schweren Rohre herausragten. Jeder dieser Türme wog 500 Tonnen und brachte damit mehr auf die Waage als die gesamte Bewaffnung von Nelsons Flaggschiff *Victory*. Die 30,5-cm-Granaten hatten eine Reichweite von 20.780 Yards (19 Kilometern).

45,7-cm-Torpedorohre

Die mit 279 Millimeter starken Stahlplatten gepanzerten Türme lagen auf kreisrunden Barbetten, die, mit senkrechten Stahlträgern verstärkt, über vier Decks bis tief ins Schiffsinnere hinabreichten und auch mit einem 279 Millimeter starken Panzerschutz versehen waren. Eine Turmbesatzung bestand aus 35 Mann zusätzlich der Männer, die in den Granat- und Kartuschkammern tief unten im Schiff die Geschosse und ihre Treibladungen in die Munitionsaufzüge beförderten.

Dazu kamen als Defensivbewaffnung noch 22 x 7,6-cm-Torpedoboot-Abwehrgeschütze, die sowohl einzeln und ungeschützt auf den Decks verteilt als auch paarweise auf den Turmdecken postiert waren. Fünf Unterwasser-Torpedorohre 45,7 Zentimeter als je zwei Seiten- und ein Heckrohr vervollständigten die Armierung, wobei man das Heckrohr 1916 ausbaute.

Charakteristisch für die *Dreadnought* war ihr einzigartiger Dreibeinmast hinter dem ersten Schornstein. Er war mit seinen beiden nach vorn geneigten Rohrbeinen so gebaut, dass er eine feste Stütze für den hoch über



DOPPELTER SCHUTZ: *HMS Dreadnought* besaß nicht nur eine besondere Panzerung (max. 279 mm), sondern auch Abwehrhilfsmittel wie Torpedoschutznetze, die hier ausgebracht werden

Foto: Interfoto/UIG/SeM Studio

dem Schiff gelegenen Gefechtsmars als Feuerleitplattform abgab, von wo aus die Zielanweisungen an die Geschütze gingen.

Doch wo Licht ist, da ist auch Schatten: Die Stellung hinter dem Schornstein erwies sich als glatte Fehlkonstruktion. Zum einen wurde die Sicht aus dem Gefechtsmars durch den Schornsteinqualm stark beeinträchtigt, und zum anderen heizte der heiße Qualm die Rohrbeine des Mastes derart auf, dass es bei Fahrt gegen den Wind unmöglich war, die im Inneren der Rohrbeine befestigten Leitern zum Aufentern in den Gefechtsmars oder auf den Scheinwerferstand zu benutzen – alles Mängel, die sich als durchaus gefechtsentscheidend hätten herausstellen können, jedoch nie behoben wurden.

Schwacher Unterwasserschutz

Weitere Mängel zeigten sich im Panzerschutz, der im Hinblick auf die Standfestigkeit nicht den Erfordernissen moderner Waffenwirkung entsprach, was dem übereilten Bau des Schiffes geschuldet war. Mit einem nicht durchlaufenden Panzerlängsschott in den Stärken 51 Millimeter hinten und 102 Millimeter vorn (und das auch nur im Bereich der 30,5-cm-Munitionskammern) war der Unterwasserschutz denkbar schlecht, wozu auch das lediglich im Achterschiff eingebaute Panzerquerschott (immerhin 279 Millimeter) beitrug.

Der Seitenpanzer wies mittschiffs ebenfalls eine Stärke von 279 Millimetern auf, verringerte sich aber zu den Schiffsenden hin auf 102 (hinten) bzw. 152 Millimeter (vorn), und die Deckspanzerung variierte von 51 über 76 bis 102 Millimeter. Der Stirnpanzer der schweren Türme war mit 279 Millimetern zufriedenstellend, ebenso die gleiche Panzerstärke des Kommandoturms unterhalb der Brücke.

Die wichtigste technische Neuerung dieses Schiffes war ohne Zweifel die Maschinenanlage. Wie in den Plänen vorgesehen, hatten die Konstrukteure von den Kolbendampfmaschinen Abstand genommen und sich den neuen Turbinen zugewandt. Als absolutes Novum für diese Schiffsklasse erhielt die *Dreadnought* vier Parsons-Dampfturbinen, die von 18 Babcock-&-Wilcox-Kesseln mit Dampf versorgt wurden.

Sie brachten eine Leistung von 23.000 Wellen-PS auf die vier Schrauben, sodass die geforderten 21 Knoten Geschwindigkeit erreicht werden konnten. Damit übertraf das Schiff die meisten zeitgenössischen Schlachtschiffe um gut drei Knoten. Die Probefahrtergebnisse brachten sogar 24.700 WPS (22,4 Knoten) – damit war die *Dreadnought* das erste größere Kriegsschiff mit Turbinenantrieb. Gesteuert wurde diese kompakte Masse Schiff von zwei parallelen Rudern über das Steuerrad auf der Brücke oder bei dessen Ausfall von vier Notruderständen im Schiff.



QUANTENSPRUNG: **Mit *HMS Queen Elizabeth* realisierte die Royal Navy Riesenkaliber von 38,1 cm; die Schiffe dieser Klasse mit fünf Schlachtschiffen blieben jedoch hinter den Erwartungen zurück, weil sie zu schwer und damit nicht schnell genug waren**
Foto: Interfoto/Robert Hunt Library



SHOWING HER TEETH: **Bei der gewählten Geschützaufstellung konnte die *Dreadnought* eine Breitseite aus acht Rohren schießen**
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

Erste Fahrten

Von Portsmouth aus dampfte das Schiff auf der Probefahrt ins Mittelmeer, nahm dann quer über den Atlantik Kurs auf Trinidad und kehrte im Anschluss zur Bauwerft zurück – eine Rundreise von fast 7.000 Seemeilen (12.964 Kilometern). Dabei fuhr es seine Höchstgeschwindigkeit von 21 Knoten voll aus und legte die Heimreise von Westindien mit einer Marschfahrt von 17,5 Knoten (32,4 km/h) zurück – und das ohne jeglichen Maschinenschaden, eine Leistung, die mit Kolbendampfmaschinen nicht möglich gewesen wäre. Der Turbinenantrieb hatte sich glänzend bewährt.

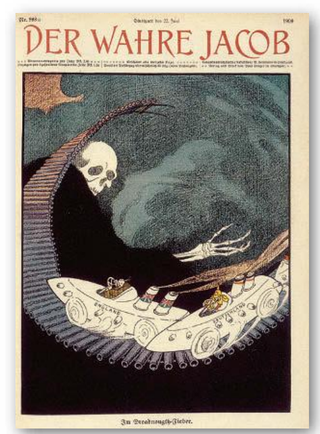
Bewährt hatte sich bei der Erprobung auch die schwere Artillerie, deren erster Breitseite der Werftdirektor mit banger Erwartung entgegensah, der unter dem Rückstoß der Geschütze schon zusammenbrechende Decks befürchtete. Als dann der Feu-

erbefehl kam und acht Rohre ihre Gefechtsladung auf einen Schlag hinausdonnerten, ging lediglich ein schwacher Stoß durch das Schiff.

Schiff ohne Gefecht

Als einzige Schwachstelle zeigte sich während der Probefahrt die Rudermaschine, die dem Schiff bei einer Wendung mit Hartruderlage einen Hang zum Überdrehen gab. Laut Bericht des ersten Kommandanten, Sir Reginald H. Bacon, war es bei hoher Fahrt und mehr als zehn Grad Ruderlage nicht möglich, das Ruder wieder mittschiffs zu bringen. Die *Dreadnought* drehte weiter, bis ihre Fahrt auf unter 15 Knoten gesunken war. Eine Konstruktionspanne, die sich aber durch Einbau einer stärkeren Rudermaschine beheben ließ.

Ansonsten zeigte sich das neue Schiff, als es im Dezember 1906 von der Probefahrt zurückkehrte, als voller Erfolg und Fisher war mit Recht stolz auf den Bau, der mit seinem Namen eng verbunden war. Mit der Indienststellung der *Dreadnought* waren alle bisher gebauten Großkampfschiffe mit einem Schlag veraltet, auch die der Royal Navy.



DEUTSCH-BRITISCHE RIVALITÄT: Die deutsche Reaktion auf die *Dreadnought* war nicht die *Nassau*-Klasse, deren Konstruktionsbeginn in das Jahr 1904 zurückreicht, sondern die *Helgoland*-Klasse Foto: picture-alliance/akg



SYNONYM BRITISCHER SEEMACHT: Dieses Magazincover wählte einen Matrosen des zu diesem Zeitpunkt bereits zehn Jahre alten, aber berühmtesten britischen Kriegsschiffes Foto: Interfoto/Mary Evans/Illustrated London News

Doch so glanzvoll der Stapellauf, so beeindruckend sein Erscheinen auf den Meeren, so unrühmlich verlief das weitere Dasein dieses epochemachenden Schiffes. Bei Kriegsausbruch 1914 noch Flaggschiff des 4. Schlachtschiffgeschwaders, versenkte es 1915 bei einem Vorstoß in die Nordsee Otto Weddigens U 29 durch Rammstoß. Nie hatte *HMS Dreadnought* ein Gefecht geführt, hatte nie ihre schwere Artillerie auf einen Gegner auf See richten können.

Im Juli 1918 stellte die Marine sie außer Dienst, und im Mai wurde sie zum Abwracken für 44.000 Pfund an T. Ward, Inverkeithing, verkauft. Ein Erlös, der nicht einmal 2,5 Prozent der ursprünglichen, immens hohen Baukosten deckte. ⚓

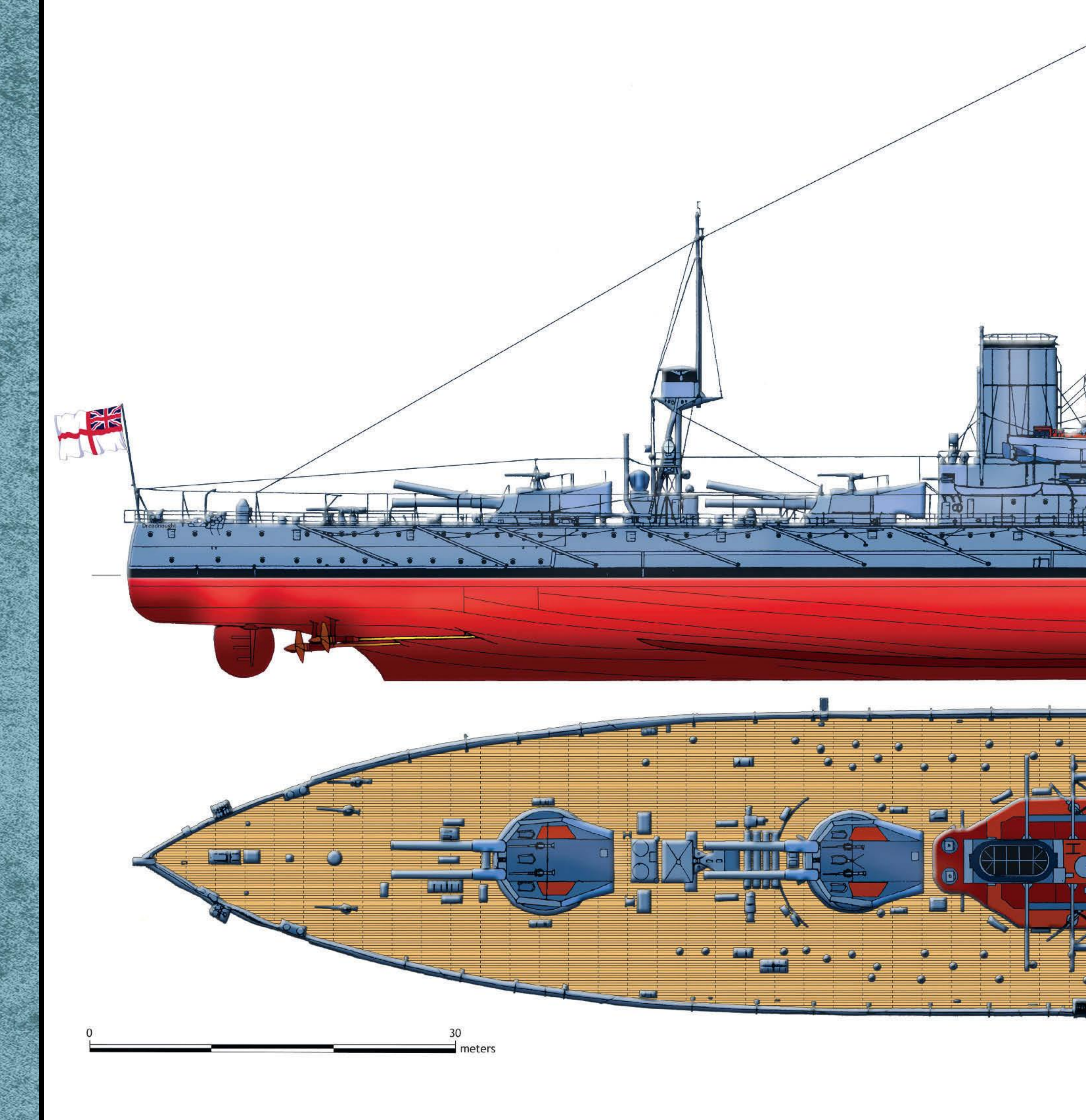


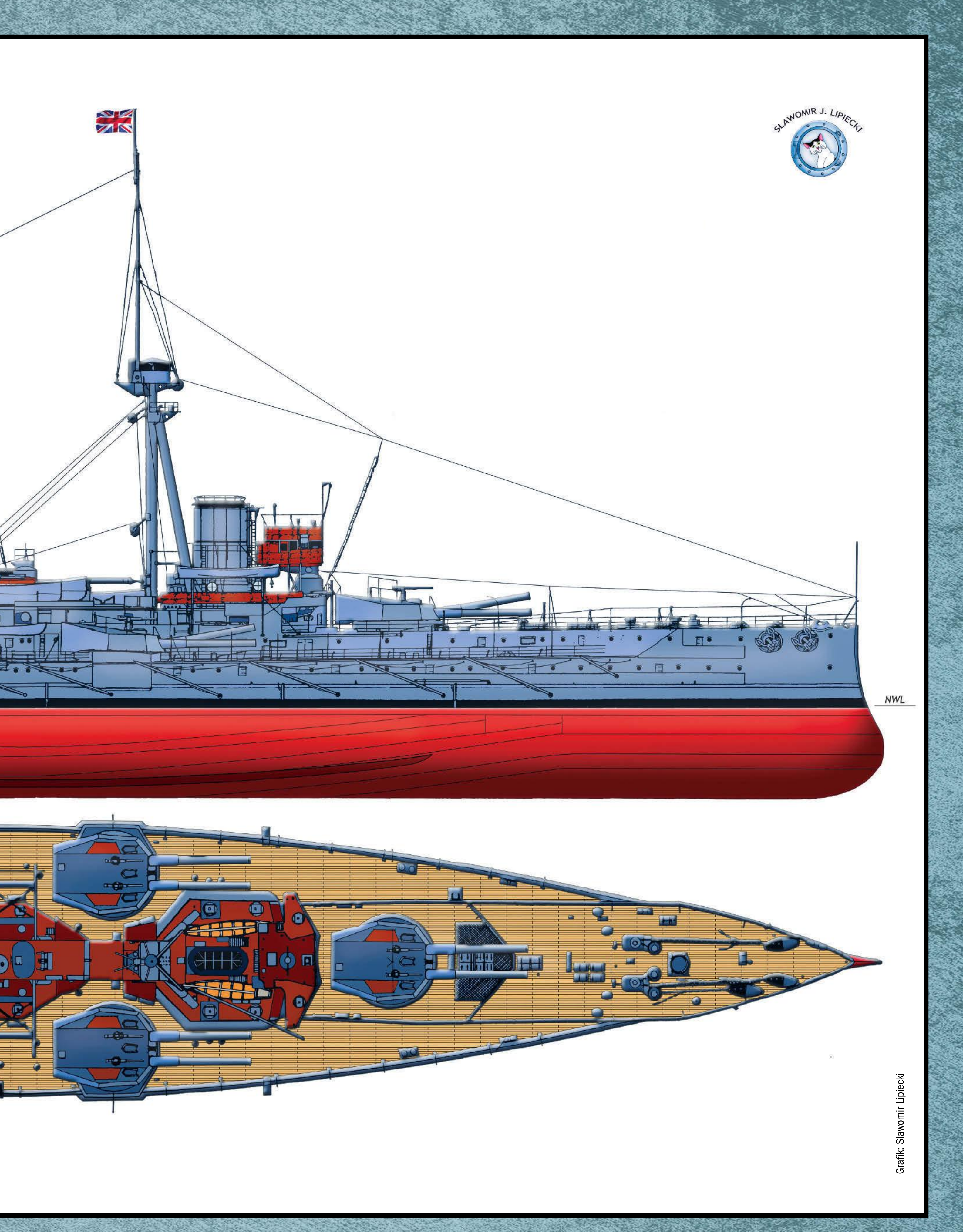
UNZERTRENNLICH: Admiral Fisher blieb dem Schlachtschiff als „seinem Baby" besonders verbunden, dessen Ende 1923 er nicht mehr erleben musste Foto: Interfoto/Ivan Vdovin

BATTLE PRACTISE: Alle Übung half nichts – die britische Marineführung setzte ab 1914 auf noch stärker armierte Schlachtschiffe. Als Zielscheiben …

… nutzte die Marine Aufsteller wie diese Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

ZUM FÜRCHTEN





Grafik: Slawomir Lipiecki

NICHT TAUCHFÄHIG: Einmanntorpedo „Neger“ (abgeleitet von dem Namen des Konstrukteurs, Marinebaurat Richard Mohr) bei der Vorbereitung auf den Einsatz
Foto: SZ-Photo/Scherl

Opferkämpfer im Zeichen der Niederlage

„Sturmwikinger“ Gerhold



Die ab Sommer 1944 eingesetzten Kleinkampfmittel der Kriegsmarine – ob Sturmboote, Mini-U-Boote oder bemannte Torpedos – fügten nur noch Nadelstiche ohne strategischen Nutzen zu. Aber ihr Propagandawert war hoch, wie der Einsatzerfolg des Schreiberobergefreiten Walther Gerhold exemplarisch zeigt

Von Jens Grützner

Am Abend des 5. Juli 1944 ließ man am Strand von Trouville in der Normandie in unmittelbarer Nähe der Invasionsfront 26 Einmanntorpedos vom Typ „Neger“ zu Wasser. Den Apparat mit der Nummer 9 steuerte der 23-jährige Walther Gerhold.

Er war Angehöriger der Kleinkampfmittel-Flottille 361, und seine Waffe waren zwei übereinander angeordnete, elektrisch angetriebene G7e-Torpedos, wobei der untergehängte mit einer Sprengladung bestückt war. Gerhold saß im oberen Torpedo in einem winzigen Cockpit unter einer Plexiglashaube. Ausgestattet mit Atemgerät und Armbandkompass, fuhr er mit seinem Fahrzeug Richtung Westen auf den Gegner zu.

Die Einsatzbedingungen in dieser sternenklaren und mondhellen Nacht waren günstig. Allerdings waren die See grob und die Strömung stark, sodass ununterbrochen Wellen gegen Gerholds Sichtkuppel schlugen. Durch seine Körperwärme lief sie von innen an, sodass er, um sehen und beobachten zu können, sie fast ohne Unterbrechung mit einem Tuch abwischen musste.

Der Einmanntorpedofahrer war Kommandant, Navigator und Maschinist in einer Person. Der Erfolg hing von seinem Können und seinen Fähigkeiten ab. Zu Beginn hatte der Flottillenchef als Losung ausgegeben „Die Rückkehr steht hinter dem Erfolg!“, aber die Einsätze dieser Männer waren natürlich Himmelfahrtskommandos, ihr persönliches Risiko war hoch, der strategische Wert ging gegen null.

Auftrag: versenken!

Gerhold fuhr mit einem klaren Auftrag. Erkundigungen bei einem Artilleriebeobachtungsstand hatten ergeben, dass sich vor der Ornemündung eine größere Ansammlung feindlicher Kriegsschiffe befand, von denen



EINMANNTORPEDO VOM TYP „NEGER“

1943	Entwicklung durch die Torpedoversuchsanstalt Eckernförde
1944	April, erste Einsätze vor Anzio-Nettuno
Daten	Länge 7,60 m, Breite 0,53 m, Verdrängung 2,7 t, Höchstgeschwindigkeit 4,2 kn, Eindringtiefe ca. 28 sm bei 4 kn Marschfahrt

MÖGLICHST NAH HERAN: Da der Fahrer auf Sicht anvisieren musste, war der Treffer nur auf geringe Entfernung zum Ziel möglich Foto: SZ-Photo/Scher

VERMUTETES OPFER: Die am 20. November 1943 vom Stapel gelaufene, ursprünglich amerikanische, dann britische Fregatte *HMS Trollope* Foto: Sammlung Grützner



AM 30. NOVEMBER 1944 GESTIFTET: Das „Bewährungs- und Kampfabzeichen“ der Kleinkampfmittel war eines der wenigen Abzeichen ohne Hakenkreuz Foto: Interfoto/Hermann Historica

er eines versenken oder zumindest außer Gefecht setzen sollte, um die deutschen Stellungen vor feindlichem Beschuss zu bewahren.

Gerholds Navigation war denkbar einfach. Der hell leuchtende Nordstern und ein Mondkompass waren die einzigen Hilfsmittel, die ihm zur Verfügung standen, um den Kurs zu errechnen. Alle 15 Minuten kontrollierte er seine Luftzufuhr und überprüfte die verschiedenen Manometer. Der Luftzufuhrschlauch lag um seinen Hals, die entweichende Luft, das Brummen des Motors und das ständige Klatschen des Wassers gegen die Plexiglashaube waren die einzigen Geräusche, die er hörte.

Am Feind

Kurz vor halb drei Uhr sichtete er an seiner Backbordseite ein Fahrzeug, von dem er anfangs nur den Gefechtsmast und einen Teil der Brücke erkennen konnte: einen Zerstörer, hinter dem noch fünf weitere vor Anker lagen. Der Einmanntorpedo passierte die Kriegsschiffe in einem Abstand von wenigen Hundert Metern. Gerhold verwarf den Gedanken, einen der Zerstörer anzugreifen, da er diese lediglich als Sicherung eines größeren Kriegsschiffes hielt.

Plötzlich erschien an seiner Steuerbordseite, Richtung offene See, ein Zerstörer mit Zickzackkurs, der direkt auf ihn zuhielt. Um zu entkommen, steuerte der Obergefreite hart Backbord. Plötzlich bemerkte er vor sich sieben oder acht große Handelsschiffe. Er nahm direkten Kurs auf die Dampfer, in deren Gesellschaft er dem Einwirken der Zerstörer entzogen war. Die Frachter schienen alle ohne Ladung zu sein, da sie hoch im Wasser lagen. Durch diesen Pulk schlängelte er sich schnellstmöglich hindurch, und hinter dem letzten Dampfer tauchten an Backbord etwa 25 bis 30 Landungsboote oder Korvetten auf, was Gerhold nicht exakt bestimmen konnte, da er nur knapp 25 Zentimeter über der Wasseroberfläche Sicht hatte.

Um 2:51 Uhr stoppte er den Motor und trieb auf ein 600 bis 700 Meter entfernt liegendes größeres Ziel zu, das er für einen Kreuzer hielt. Mit einem Bleistiftstummel skizzierte er den Schattenriss des Schiffes auf der Rückseite seiner Vorhaltetabelle. Der Mond spendete ausreichend Licht, sodass er das lange Vorschiff, die Brücke, die Aufbauten und je zwei Geschütztürme vorn und achtern ausmachen konnte.

War jetzt der günstigste Augenblick für den Angriff? Gerhold überlegte. In der Einsatzbesprechung hatte er den Befehl erhalten, wegen vorherrschenden Stillwassers nur zwischen 5 und 6 Uhr zu feuern. Doch die Furcht, zuvor entdeckt zu werden, ließ ihn zu einem anderen Entschluss gelangen. Konzentriert fuhr Gerhold mit dem Trägertorpedo näher an das Kriegsschiff heran, und kurz nach 3 Uhr schoss er aus etwa 450 Meter Entfernung seinen Gefechtstorpedo ab. Dabei zielte er über die Markierung in der Sichtkuppel und der Zielstange auf den Bug des vermuteten Kreuzers. Er hielt die Strömung für so stark, dass sein Torpedo genau die Schiffsmitte treffen musste.

Abwehr auf den Fersen

40 Sekunden nach dem Abschuss zerriss eine Detonation die Nacht. Aus dem achteren Drittel des Kriegsschiffes schoss eine kirchturmhohe Stichflamme. Gerholds Trägertorpedo wurde ruckartig aus dem Wasser gerissen und hochgeschleudert. Dann war eine zweite, schwächere Detonation zu hören. Gelb und weiß qualmend, schien das offenbar in zwei Teile zerbrochene Wrack zu sinken.

Dann erwachte die feindliche Abwehr zum Leben. Zunächst suchten Scheinwerfer den Himmel und die See ab, dann folgten rote und gelbe Leuchtspurgranaten mit zielloser Richtung. Korvetten fuhren hin und her und ein Zerstörer näherte sich dem un-



GEFEIERTER HELD: Die Propaganda stilisierte den Ritterkreuzträger Gerhold zum „Sturmwikinger“, der seine Wirkung auf die Marine-Hitler-Jugend nicht verfehlte

Foto: picture-alliance/dpa-Zentralbild

WIEDER ZURÜCK: Obergefreiter Walther Gerhold wird nach seinem erfolgreichen Einsatz mit dem Trägertorpedo an Land gehievt

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

WALTHER GERHOLD Stationen seines Lebens

1921	8. Juni in Benolpe bei Olpe/Sauerland geboren
1940	Eintritt in die Kriegsmarine
1941	Torpedoboote T 111 und T 20
1942	1. Oktober Schreiberobergefreiter 24. Dezember Eisernes Kreuz II. Klasse
1943	Kleinkampfmittel-Flottille 361
1944	6. Juli Ritterkreuz 8. Juli Eisernes Kreuz I. Klasse 16. Juli Nennung im Wehrmachtbericht 1. August Schreibermaat
1945	30. September Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft, danach Polizeibeamter
2013	2. März in Lünen gestorben

tergehenden Schiff, um Überlebende zu bergen. Gerhold nahm Fahrt auf und steuerte an den Zerstörern vorbei.

Bis ins hohe Alter glaubte er, einen Kreuzer torpediert zu haben, doch es ist sehr wahrscheinlich, dass die britische Fregatte *HMS Trollope* sein Opfer geworden war.

Nerven behalten

Stur fuhr Gerhold an den Zerstörern vorbei, die im Begriff waren Fahrt aufzunehmen. In der Ferne sah er mehrere Detonationen. Etliche Handelsschiffe erhielten schwere Treffer, ein Geleitzerstörer wurde beschädigt.

Drei Zerstörer verfolgten den Obergefreiten und warfen dicht hinter ihm Wasserbomben, bis zwei abdrehten. Der dritte stoppte und horchte. Um sich nicht durch seine Schraubengeräusche zu verraten, hielt Gerhold ebenfalls an. Nach einigen Minuten nahm der Gegner wieder Fahrt auf. Gerhold sah die Bugwelle auf sich zukommen und fuhr ebenfalls weiter. Nach etwa 200 Metern stoppte der Zerstörer erneut.

Gerhold schaltete den Motor seines Trägertorpedos aus, sodass in einer Entfernung von 150 Metern beide Einheiten nebeneinander durch die Nacht trieben, die grell erleuchtet wurde, als der Zerstörer mit seinen Scheinwerfern die See absuchte. Gerhold machte sich in seiner Kuppel so klein wie möglich und trieb durch die Strömung langsam, aber stetig auf das Kriegsschiff zu, das mit Leuchtspurmunition die Wasseroberfläche bestrich. Doch der Einmanntorpedo war so nah an dem Zerstörer, dass ihn die Geschosse nicht trafen.

Glücklich zurück

Nach einigen endlos erscheinenden Augenblicken stellte der Gegner das Feuer ein und lief ab. Mit Höchstfahrt fuhr Gerhold Richtung Osten, erreichte gegen Mittag bei Honfleur die Küste und wurde von Wehrmachtsoldaten aus seinem Träger befreit. Von den 26 eingesetzten Einmanntorpedos kehrten nur 13 zurück. Am 6. Juli erhielt Gerhold für die Versenkung der *Trollope* das Ritterkreuz, die Propaganda des untergehenden „Dritten Reiches“ stilisierte seinen Erfolg zu einer schlachtentscheidenden Tat und Großadmiral Karl Dönitz empfing den Helden, der Glück hatte, den Krieg zu überleben. ⚓

LITERATURTIPP

Rahn, Werner: *Winkelriede, Opferkämpfer oder Sturmwikinger? Zu besonderen Einsatzformen der deutschen Kriegsmarine 1944/45*. In: *Deutsche Marinen im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit.* Hrsg. im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes von Werner Rahn, München 2005







Mitmachen und gewinnen!

Welcher Titel hat Sie 2019 am meisten angesprochen? Treffen Sie Ihre Wahl – und gewinnen Sie mit etwas Glück eines von zehn Tiger-Büchern!

Tragen Sie Ihren Favoriten am besten gleich auf beigeklebter Karte ein und schicken Sie uns die Karte bis spätestens 30.4.2020 zurück.

Keine Karte gefunden? Dann nehmen Sie einfach online teil unter: www.schiff-classic.de/titelwahl

Als Dankeschön für Ihre Teilnahme an der Titelwahl 2019 erhalten Sie 2 x Schiff Classic für nur 8,90 Euro

Angestellte der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH und deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Teilnahme muss persönlich erfolgen und ist nicht über einen Beauftragten oder eine Agentur möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Daten werden zum Zwecke der Gewinnbenachrichtigung erfasst und ge-speichert, die Daten werden nicht an Dritte weitergegeben. Sie erhalten künftig per Post oder E-Mail News aus dem GeraMond Verlag (bei Nichtinteresse vermerken Sie dies bitte auf Ihrer Karte oder im Formular auf der Webseite).







Die 9. Torpedoboots-Flottille in der Ägäis

Mit Beutebooten in den Kampf

Im November 1943 versuchten die Deutschen, die Insel Leros zurückzuerobern – mit erbeuteten italienischen Booten

Von Peter H. Block



LANDUNG AUF LEROS: Die Torpedoboote der 9. T-Flottille nebeln

Artists Impression: Peter H. Block



Der historische Hintergrund

Nach dem Fall Siziliens am 17. August 1943 wendeten sich die Alliierten dem italienischen Festland zu. Deutschlands Achsenpartner Italien gelobte zwar Bündnistreue, was man aber deutscherseits anzweifelte und Vorbereitungen zur Entwaffnung der italienischen Streitkräfte traf. Die Kriegsmarine erhielt den Auftrag, die im Hafen liegenden Einheiten der Supermarina zu besetzen, in jedem Fall aber ihre Flucht ins gegnerische Lager zu verhindern. Als der „Fall Achse“ dann mit der Kapitulation Italiens am 8. September 1943 akut wurde, konnten die Deutschen unter anderem fünf Zerstörer und 13 Torpedoboote sicherstellen. Auch wenn sich die Schiffe größtenteils in einem beklagenswerten Zustand befanden, so richteten ihre deutschen Besatzungen sie in mühevoller Arbeit wieder fahr- und „bedingt kriegsbereit“ her. Zuletzt teilte man sie mit der Kennung TA für „Torpedoboot Ausland“ der neu aufgestellten 9. Torpedoboots-Flottille zu. Operationsgebiet der Flottille war die Ägäis.

„Was denn – da sollen wir drauf?“ Fassungsloses Staunen bei der Gruppe deutscher Marineoffiziere, als sie der im Hafen von Piräus der an der Pier vertäuten Zerstörer und Torpedoboote ansichtig wurden – alles italienische Boote, die die Kriegsmarine handstreichartig von der abtrünnigen Supermarina übernommen hatte. Aber wie sahen diese Boote aus? Was die Deutschen da erblickten, war zum Gotterbarmen: mit Trümmern aller Art übersäte Decks, zerstörte Entfernungsmessgeräte und Zielgeber, Scheinwerfer mit zerschlagenen Sammelspiegeln; zerrissene Flaggenleinen, die traurig von der Signalrah herabbaumelten.

„Wie bei Hempels hinterm Sofa. Da will ich gar nicht fragen, wie's drinnen aussieht.“

„Sehen wir's uns doch einfach mal an!“ Oberleutnant (Ing.) Rübesamen nahm Kurs auf die Stelling, die das erste Boot mit der Pier verband. „Wir müssen sowieso wissen, in welchem Zustand die Maschinen sind.“

Mit zwei weiteren Ingenieuroffizieren ging Rübesamen an Bord. Nach 20 Minuten war er wieder da. Blass und mühsam nach Atem ringend, schilderte er dem künftigen Kommandanten seine Eindrücke: „Grauenhaft, Herr Kaleu. Alles demontiert. Kaum eine Armatur, die noch heil ist. Verbogene Gestänge, abmontierte Handräder …“

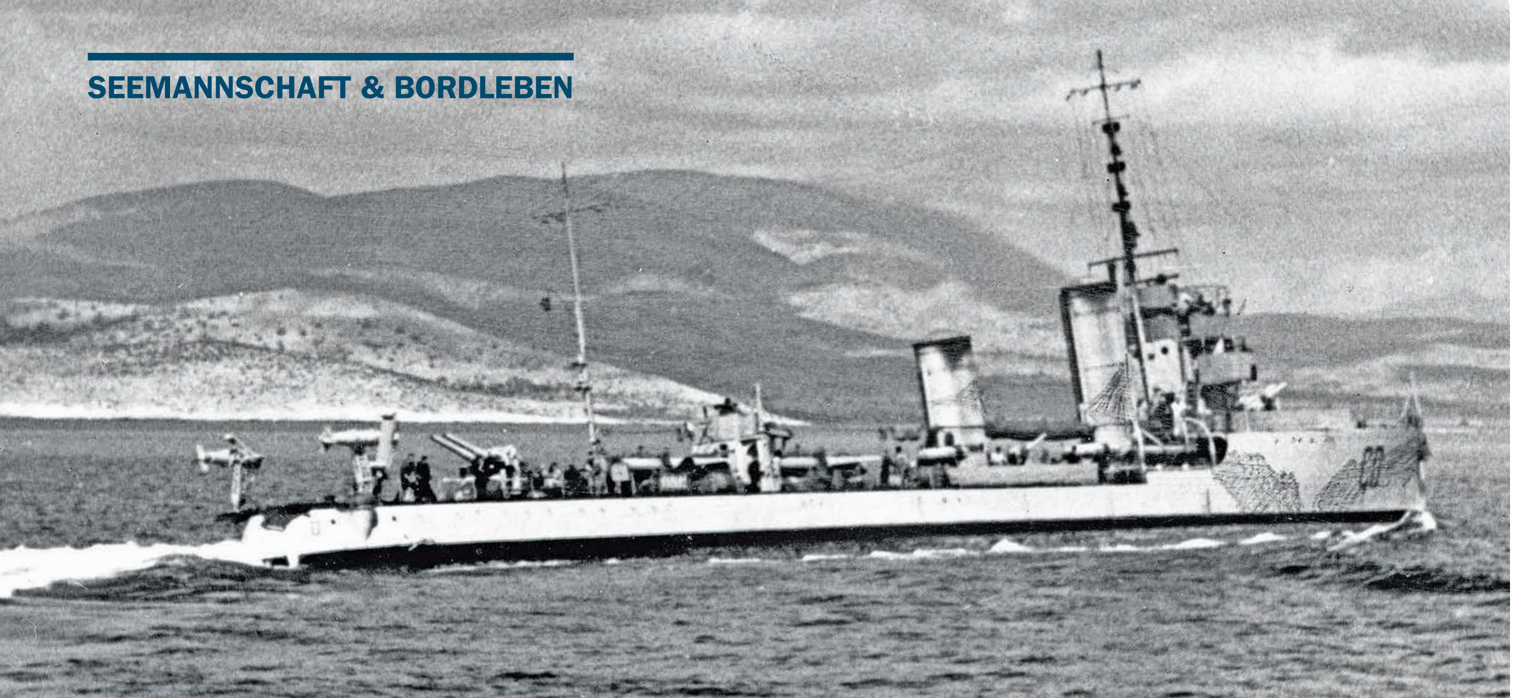
„Und die Wohndecks?“

„Auch nicht besser. Zertrümmerte Spinde, aufgeschlitzte Matratzen. Und vollgeschissen, Herr Kaleu – alles schlichtweg vollgeschissen!“

Rübesamen holte tief Atem. Die Hafenluft war zwar auch nicht die beste und roch wie in jedem Hafen nach Öl, Salz, Fisch und Teer. Aber gegen den exkrementenbedingten Gestank unter Deck war sie immer noch eine Wohltat, und der erregte Rübesamen atmete noch ein paarmal tief durch, bis sein Gesicht wieder die sommerliche Bräune annahm.

„Na, dann sehen wir doch mal weiter!“

Die Offiziere schritten zum nächsten Boot, ihren schriftlichen Instruktionen nach das Torpedoboot *Castelfidardo*, gebaut 1923 und daher ohnehin nicht auf dem neuesten Stand



ITALIENISCHES T-BOOT *CASTELFIDARDO*: Ursprünglich als Zerstörer klassifiziert, wurde das Boot von der deutschen Kriegsmarine übernommen und am 14. Oktober 1943 als TA 16 in Dienst gestellt

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

der Waffentechnik. Den Rest hatten dann die Italiener besorgt, sodass es einen verwahrlosten und heruntergekommen Anblick bot. Den Gang an Bord versagte sich Oberleutnant Rübesamen diesmal, und als er die zur Inspektion ausgesandten Offiziere nach wenigen Minuten blass und schwer atmend zurückkommen sah, war er im Bilde – unter Deck nichts Neues!

Dabei war die *Castelfidardo* noch nicht einmal das älteste Boot. Da lagen noch zwei weitere, die *San Martino* und die *Solferino*, mit deren Bau die Werft 1917 begonnen hatte. Das Besondere an diesen Booten war das frei hinter dem Heck angebrachte Ruder – wie bei einem Kutter.

„Prähistorische Ungeheuer" murmelte Kapitänleutnant Düvelius verstört. „Da brauchen wir keine Geschütze mehr, da lachen sich die Tommies doch tot, wenn wir damit kommen!"

Mit weiteren Offizieren und Abschnitts-Oberfeldwebeln traf Ende September 1943 auch der neue Flottillenchef Fregattenkapitän Walter Riede in Athen ein. In seiner ersten Offiziersbesprechung am 4. Oktober richtete er die üblichen markigen Worte an seine Männer und schloss mit den Worten: „Ich werde Sie durchs Wasser schleifen, bis wir eine zünftige Torpedoboots-Flottille sind!"

Da hatte er die Boote noch nicht gesehen.

Als er das am nächsten Tag nachholte, zerplatzten auch seine Träume von einer „zünftigen Torpedoboots-Flottille": „Tja, meine Herren, da werden wir uns noch sehr anstrengen müssen, um aus diesen Schlitten halbwegs brauchbare Instrumente des Seekrieges zu machen."

Und sie strengten sich an. Die Besatzungen und Arbeitskommandos aus italienischen Kriegsgefangenen arbeiteten sowohl nach Dienstschluss als auch an Sonntagen an den Booten, und was dann Ende Oktober als TA 14 bis TA 19 in Dienst gestellt wurde, hatte nichts mehr gemein mit den schwimmenden Schrotthaufen, die sie noch im September vorgefunden hatten. Lediglich bei TA 18 (ex *Solferino*) war ein Ende der Reparaturarbeiten noch nicht abzusehen. Am 30. Oktober setzte Riede seinen Flottillenstander auf TA 15 (ex *Francisco Crispi*), und in der Nacht vom 10. auf den 11. November lief die 9. T-Flottille aus zu ihrem ersten Einsatz.

„Klar vorn und achtern! Maschine Achtung!"

Mitternacht war eben vorüber, da hallten die Kommandos durch den Hafen. Die Leinen wurden eingeholt und nacheinander lösten sich die Boote von der Pier – zunächst das Führerboot, dann folgten TA 14, TA 17 und TA 19. Ihr Ziel: die von den Engländern und Italienern besetzte Insel Leros. Ihre Aufgabe: im Rahmen der Operation „Taifun" gemeinsam mit der 21. U-Jagd-Flottille und der 12. Räumboot-Flottille das Landeunternehmen der Wehrmacht auf Leros mit Einheiten der 22. Infanterie-Division, der 1. Küstenjäger-Kompanie des Regiments Brandenburg und der Pionier-Landungskompanie 780 zu schützen. Flankensicherung also. Bis Leros waren es 170 Seemeilen.

Um 6:30 Uhr machten die Boote zunächst in Syra fest zur Öl- und Kesselspeisewasser-Übernahme. Das dauerte, weil die Schlauchanschlüsse nicht mit den Einfüllstutzen an Deck der Boote übereinstimmten. Also musste wieder einmal improvisiert werden. Als die Bunker dann endlich aufgefüllt waren und die Boote klarmachten zum Weitermarsch, blieb TA 14 liegen.

„Was ist denn jetzt schon wieder los?"

„Salz im Kesselspeisewasser, Herr Kapitän. Wo es herkommt, wissen wir noch nicht."

Mit Salz im Kesselspeisewasser konnte TA 14 nicht fahren. Der Chloridgehalt des Wassers durfte bei Hochdruck-Heißdampfkesseln nicht höher sein als fünf Milligramm pro Liter, und das musste täglich zweimal überprüft werden.

„Wir legen ab!", entschied der genervte Flottillenchef. Der Aufenthalt hier in Syra hatte ihn schon sieben Stunden gekostet. „Folgen Sie, sobald Sie klar sind!"

Mit TA 15, TA 17 und TA 19 nahm die Flottille Kurs auf Kalymnos, den Ausgangspunkt der Landeoperation. Von hier aus sollten die Sturm- und Landungsboote nach dem fünf Seemeilen entfernten Leros übersetzen. Bis Kalymnos waren es noch 90 Meilen, und es wurde 21:30 Uhr, bis Riede die kahle Kalkinsel voraus hatte. Das Landeunternehmen musste jetzt schon laufen, denn soweit ihm bekannt war, sollten die schweren Sturmboote der „Brandenburger" um 20 Uhr ihre Bereitstellungen an der Ostküste von Kalymnos zum Marsch nach Leros verlassen.

Er teilte seine Boote ein: „Über UK an TA 17 und TA 19: Fahren Sie Sicherung östlich Leros! Führerboot sichert West."

„FT von 21. U-Jagd, Herr Kapitän." Kapitänleutnant Vor-

steher zeichnete gerade die Funkkladde ab: „Gesichtet feindliche Zerstörer bei Pserimos mit Kurs West. Deshalb Auslaufen Landungsboote um eine Stunde verschoben.“

„Zerstörer?“ Riede warf einen Blick auf die Karte. „Dann gehen wir westlich Neros in Stellung. Wenn wir sie aus dem Radarschatten der Insel heraus überraschend angreifen, haben wir gute Chancen.“

Der Tommy aber auch, ging es Vorsteher durch den Kopf. Er wusste, die Royal Navy operierte hier in der Ägäis mit durchaus kampfstarken Zerstörern, die mit 4,7-Inch-Geschützen in Einzellafetten bestückt waren. Das Führerboot hatte zwar auch vier 12-cm-Rohre, die aber in zwei Doppellafetten, sodass das Boot nur zwei Ziele gleichzeitig bekämpfen konnte. Dazu kam noch das Problem der gemeinsamen Rohrwiege. Wenn hier eine Salve nicht exakt zur gleichen Zeit abgefeuert wurde, kam es wegen der sich an den Rohrmündungen überschneidenden Stoßwellen zu Anfangsbelastungen der Geschosse, die sich negativ auf die Flugbahn auswirkten.

„Neros an Steuerbord, Herr Kaleu.“

„Ja, danke.“ Vorsteher trat zum Rudergänger und warf einen Blick auf den schwach beleuchteten Tochterkompass. „Steuerbord 10, auf 3-4-0 gehen. Beide Maschinen langsame Fahrt voraus! Beide Wachen auf Station!“

Damit war TA 15 so gut wie gefechtsklar. Die britischen Zerstörer konnten kommen.

Mit zwölf Knoten Fahrt durchpflügten TA 17 und TA 19 das Wasser der Ägäis. Nach der Trennung vom Führerboot hatte die Gruppe, die Kapitänleutnant Düvelius als dienstältester Kommandant führte, zunächst die bei Pserimos beginnenden eigenen Minensperren mit östlichem Kurs umfahren und lief jetzt nach Nordwest mit Kurs auf Leros.

Auf der Brücke von TA 17 nahm Kapitänleutnant Düvelius das Glas hoch und suchte die Enge zwischen Kalymnos und Leros ab, konnte aber trotz der hellen Vollmondnacht mit überklarer Sicht noch keine Einzelheiten erkennen. Die Sturm- und Landungsboote hatten um 21 Uhr die Isolavecchia-Bucht verlassen und waren jetzt auf dem Weg nach Leros, wo sie gegen 5 Uhr in der Alindabucht im Nordosten der Insel eintreffen sollten.

„Schatten zwo Strich Steuerbord!“

Düvelius fuhr herum und richtete das Glas an der Brücke vorbei zur anderen Seite. Dann sah er den Schatten, der jetzt helle Gischtwolken zur Seite warf und auf die Gruppe zuhielt, begleitet vom Aufbrüllen schwerer Packard-Motoren.

„Schatten ist feindliches Schnellboot!“, kam es vom Artillerieleitstand. „Ziel aufgefasst. Frage Feuererlaubnis?“

„Feuer frei!“

Ein greller Blitz erhellte für einen Augenblick die Brücke, als das steuerbordvordere Geschütz das Feuer eröffnete. Einen Lidschlag später feuerte auch die mittschiffs stehende 10,2-Zentimeter. Den Donnerschlägen der beiden Geschütze folgte das stotternde Knallen der Zwozentimeter, deren Leuchtspurketten an der Brücke vorbei in die stiebenden Gischtwolken jagten.

„Treffeeeer …“

Der Schrei des Ausgucks ging unter im erneuten Aufbrüllen der Torpedobootgeschütze und dem hämmernden Stakkato der Fla-Maschinenwaffen. Hohe Wassersäulen stiegen dicht beim Rumpf des heranrasenden Gegners aus der See, gabelten ihn ein. Die Einschläge lagen so nah, dass sich allein die Granatsplitter verheerend auswirken mussten. Dazu noch das gut liegende Feuer der Zwozentimeter, die mit ihrer Leuchtspur im Ziel blieb und es nicht losließ. Eine geballte Feuerkraft, die den Schnellbootkommandanten letztlich abdrehen ließ.

„Gegner läuft ab.“

„Feuer einstellen!“

Das musste Düvelius seinem Ersten Wachoffizier lassen: Er hatte seine Artillerie im Griff. Die Feuerleitung war hervorragend, die Artillerie des Bootes hatte sich bei ihrer ersten Bewährungsprobe als gut eingespieltes Team gezeigt.

„Frage Kursänderung, Herr Kaleu?“

Düvelius warf einen Blick auf die Kreiseltochter, die immer noch 350 Grad anzeigte. An Backbord erhob sich Leros aus den im Mondlicht schimmernden Fluten.

„Kursänderung in zehn Minuten auf 3-1-0!“

Es ist der 12. November 1943, 6 Uhr. Die Landeoperationen liefen. Zwar zeitlich etwas verzögert, aber sie liefen. Zweimal kam es zu Feindberührungen mit kleinen Fahrzeugen des Gegners, worauf die deutschen Landungsboote befehlsgemäß auf Gegenkurs gingen. Das kostete zwar Zeit, aber so wurden Verluste vermieden. Nachdem die Nahsicherung des Landungsverbandes die gegnerischen Fahrzeuge unter Feuer genommen und sie so zum Abdrehen gezwungen hatte, nahmen die deutschen Einheiten wieder Kurs auf die Alinda- und die vorgelagerte Pandelibucht und erreichten in der Morgendämmerung die Position, von der aus die Landeplätze angesteuert werden sollten.

Die zeitig eingetroffenen Torpedoboote sicherten. Waffen und Feuerleitstände waren besetzt, die Ausguckposten verdoppelt worden. Auf der Brücke von TA 17 und TA 19 verfolgten die Offiziere mit ihren Gläsern die Sturmboote, Marinefährprähme und Pionierlandungsboote, die in vier getrennten Marschsäulen auf ihre Landeköpfe in der

„Ich werde Sie durchs Wasser schleifen, bis wir eine zünftige Torpedoboots-Flottille sind“

Fregattenkapitän Wolfgang Riede

Pandelibucht zuhielten. Die Fahrzeuge waren bis an die Grenze ihrer Belastbarkeit mit Soldaten, Waffen und Gerät besetzt. Schwerfällig rollten und gierten sie in der leichten Dünung, immer wieder wischte Spritzwasser über die in den Booten geduckt hockenden Männer hinweg.

„Achtung – jetzt kriegen sie Feuer!“

In den hügeligen Felsen oberhalb der Bucht hatte es aufgeblitzt; gelbrote, kreisrunde Punkte, die sofort wieder erloschen. Mit dem harten Knallen der Abschüsse kamen sie herangeheult, die 9-, 12- und 15-cm-Granaten der italienischen Küstenbatterien auf Leros. Vor, neben und hinter den Landungsbooten wuchsen gischtende Wassersäulen hoch, doch die schnellen Boote unterfuhren das Feuer – bis auf eines. Das Infanterieboot I-0-93 blieb mit Motorschaden

liegen, konnte sich aber mit Müh und Not und umgeben von Aufschlägen noch in den toten Bereich der Batterien schleppen. Kapitänleutnant Düvelius entschloss sich, die Batterien zu bekämpfen, um ihr Feuer von den Landungsbooten abzulenken.

„Über UK an TA 19!," rief er ins Ruderhaus: „Feuer frei auf erkannte Geschützstellungen! An Leitstand! Frage: Ziel aufgefasst?"

„Ziel aufgefasst in 60 Hundert, zwotes Ziel nördlich davon in 65 Hundert. Erbitte Kursänderung zwo Strich Steuerbord!"

Düvelius verstand. Sein Artillerieoffizier wollte so viele Geschütze wie möglich zum Tragen bringen, was er bei dem jetzigen Kurs nicht konnte. Er rief die Kursänderung ins Ruderhaus und ließ auch ein paar Umdrehungen zulegen.

„Von Leitstand, Herr Kaleu", hörte er den BÜ rufen. „Frage Feuererlaubnis?"

„Feuer frei!"

Blitze zuckten durch die Dämmerung, krachend entluden sich die Geschütze und schickten harte Schallwellen über

„Von Leitstand, Herr Kaleu! Feuer kommt von Batterie San Georgio"

Befehlsübermittler des Führerbootes

die Brücke. Leere Kartuschen polterten an Deck, Verschlüsse klickten zu. Aufschlagbeobachtung. Neue Schusswerte.

„Salveee – Feuer!"

Infernalisches Krachen. Düvelius hustete, als der Fahrtwind den stinkenden Sprengstoffqualm über die Brücke blies. Er wischte sich über die tränenden Augen, nahm das Glas wieder hoch und beobachtete die Einschläge. Sie lagen gut, ebenso die Granaten des in Backbordstaffel folgenden TA 19. Dass sie die zum Teil geschützt in die Felsen eingebauten Batterien mit ihren Torpedobootskanonen wohl kaum würden zerstören können, darüber war sich Düvelius im Klaren. Aber er konnte das Feuer von den Landeplätzen weg auf sich ziehen und auf diese Weise die Kameraden vom Heer entlasten.

24 Salven feuerten die Boote, deckten die Geschützstellungen in schneller Schussfolge ein. Dann reagierten die Artilleristen unter dem Kommando des britischen Brigadegenerals Robert Tilney, der Leros zu einer Inselfestung mit 24 Batterien ausgebaut hatte. Die ersten Granaten jaulten heran, detonierten beim Aufschlag. Grauweiß sprangen die Wasserfontänen aus der See. Zu kurz. Die Einschläge lagen noch sehr ungenau, aber das konnte sich schnell ändern. Um dem Gegner gar nicht erst Gelegenheit zum Einschießen zu geben, änderte Düvelius laufend den Kurs, steuerte auf die Aufschläge zu. Unwahrscheinlich, dass eine Salve zweimal an der gleichen Stelle einschlagen würde.

„Backbord fünfzehn! Komm auf … mittschiffs!"

Rumms! Die nächste Salve. Steuerbord voraus standen die Geysire.

„Steuerbord fünfzehn! Komm auf … mittschiffs!"

Gehorsam drehte das Boot, als auch schon die nächste Salve heranheulte. Ein kurzes, reißendes Geräusch, das anzeigte, mit welch irrsinniger Geschwindigkeit die Granaten heranrasten. Unwillkürlich zog der Kommandant den Kopf ein, als die Geschosse dumpf krachend an Backbord explodierten. Wieder zu kurz, aber doch gefährlich nah. Sirrend fetzten Splitter über die Brücke, klatschten in den vorderen Schornstein und zerrissen Flaggenleinen. Das Wasser schäumte noch von den letzten Aufschlägen, als die nächste Salve in die See hieb. Backbord voraus, keine 50 Meter entfernt.

„Schwein gehabt!" Düvelius gratulierte sich, dass er diesmal nicht impulsiv auf die letzte Salve zugedreht hatte. Dann hätte es unweigerlich auf seinem Boot eingeschlagen. Offenbar hatte sich der feindliche Artilleriebeobachter auf seine Taktik eingestellt und leitete das Feuer entsprechend. Aber schon die nächste Salve heulte über sein Boot hinweg und schlug weit achteraus ins Kielwasser. Und dann sah er auch, warum: Zwei Pionierlandungsboote hielten, von Osten kommend, auf die Bucht zu. Ihnen galt jetzt die Aufmerksamkeit der Landbatterien, und schon mit der zweiten Salve wurden die Boote eingegabelt.

„Von TA 19", rief der UK-Posten aus dem Ruderhaus: „Laufe vor zum Nebeln!"

Oberleutnant zur See Hahndorff war bereits mit TA 19 ausgeschoren. Mit Höchstfahrt lief er an den voll besetzten Landungsbooten vorbei, die in der hoch aufgeworfenen Bugsee wie wild zu schaukeln begannen. Weit vor den Booten ließ er Ruder legen und drehte in ihren Kurs.

„Achterdeck nebeln!"

Dicker, weißgrauer Rauch quoll aus den Nebeldüsen am Heck und legte eine dichte Wand zwischen der Küste und den Booten, die damit der feindlichen Sicht entzogen waren. Hahndorff drehte an die Boote heran, und was er da sah, wollte er zuerst nicht glauben: Die Pioniere waren waffenlos! Keine Gewehre, keine MG – nichts!

„Wie das?", wollte Düvelius wissen.

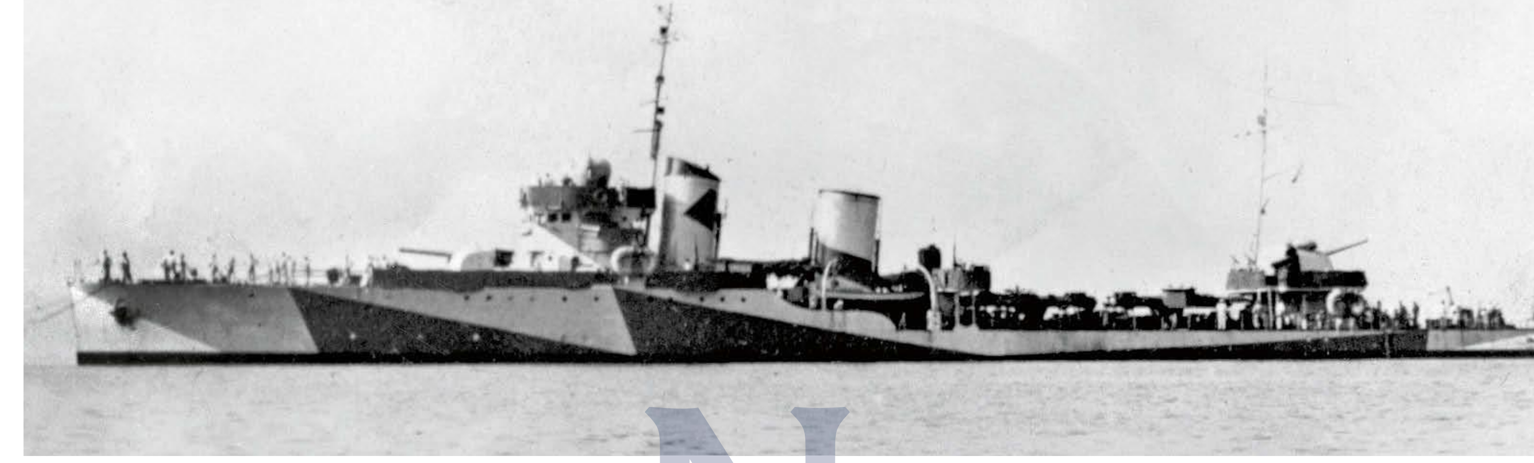
„Sie haben uns für feindlich gehalten und sämtliche Waffen außenbords geworfen."

„Sagen Sie das noch mal!"

Hahndorff wiederholte, und jetzt war es Düvelius, der das nicht glauben konnte. 80 Pioniere in zwei Landungsbooten warfen ihre Waffen über Bord, ohne überhaupt ins Gefecht gegangen zu sein. Lediglich auf die Annahme hin, die beiden Torpedoboote könnten feindlich sein. Er holte tief Luft: „Schicken Sie die Kerle zurück nach Kos! Das sollen die dem Brandt erklären."

Korvettenkapitän Dr. Günter Brandt leitete das Landeunternehmen von der südlich Kalymnos gelegenen Insel Kos aus. Er war es auch, der die Landung um eine Stunde verschoben hatte, nachdem ihm in der klaren, mondhellen Nacht zwei britische Zerstörer mit Kurs auf das Landegebiet gemeldet worden waren.

Düvelius richtete das Glas von den ablaufenden Booten wieder auf Leros. Es war schon heller Tag, seit um halb sieben die Sonne aufgegangen war und der wolkenlose Himmel nur vom Rauch der auf der Insel wütenden Brände und zerschossenen Stellungen getrübt war. Er ließ das Glas über die Alindabucht wandern, den einzigen Strand auf Leros. Er war übersät mit Granattrichtern leichter und mittlerer Artillerie. Am felsigen Nordrand der Bucht ragte noch das qualmende Vorschiff eines zerschossenen Marinefährprahms aus dem Wasser, aus der dahinter liegenden Palmabucht stieg die



MIT TARNANSTRICH: **Der Zerstörer *Francesco Crispi* ging 1943 als TA 17 in deutsche Dienste über, später umbenannt in TA 15**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Rauchsäule eines getroffenen Landungsfahrzeugs in den Himmel. In den spärlich bewachsenen Hügeln der felsigen Insel wurde noch gekämpft, Geschützdonner und Granatexplosionen hallten herüber. Die bisher angelandeten deutschen Truppen drangen unaufhaltsam vor ins Innere der Insel, die Landungsboote befanden sich bereits auf dem Rückmarsch nach Kos und Kalymnos, um dort weitere Truppen und schwere Infanteriewaffen zu laden. So, wie es aussah, konnte er mit seinen Booten hier nicht viel ausrichten. Er entschloss sich, zunächst abzulaufen.

„Backbord 20, auf 1-2-0 gehen! Über UK an TA 19: Boote beziehen Wartestellung bei Kalolimnos!"

Das war ein kleines Inselchen nordöstlich Kalymnos. Von dort konnte er bei Bedarf schnell an der West- und auch an der Ostseite von Leros sein. Aber dann kriegten sie doch noch Feuer.

„Kalolimnos voraus, Herr Kaleu."

„Ja, dank…" Ein schrilles Heulen riss dem Kommandanten die Worte von den Lippen, ein Geräusch wie von reißender Seide. Deckung, war sein nächster Gedanke, dann brach auch schon querab mit einem dumpfen Knall die See auf. Bevor er sich von seiner Überraschung erholt hatte, ein weiterer Knall und eine weitere Wassersäule, etwa 50 Meter an Backbord.

„Von Leitstand, Herr Kaleu!" Der BÜ horchte in seinen Kopfhörer. „Feuer kommt von Batterie San Giorgio, Entfernung 130 hm."

Düvelius erinnerte sich, dass auf den Plänen die Batterie im Süden von Leros mit 15,2-cm-Geschützen markiert war. Und die schossen offenbar sehr präzise. Er ließ schwarzqualmen und vergrößerte den Abstand, bis die Aufschläge ausblieben. Auf dieser Position blieb er eineinhalb Stunden lang, dann trieb ihn die Unruhe wieder in die Gewässer westlich von Leros. Da kriegten sie wieder Feuer!

Salve auf Salve heulte aus den verborgenen Geschützstellungen auf Leros heran, und obwohl die Boote sofort abdrehten und nebelten, schlug es auf TA 17 ein. Düvelius spürte den harten Schlag, der sich durch den Rumpf fortpflanzte.

„Treffer in Kesselraum III!", meldete der BÜ. „Kesselräume III und IV ausgefallen. Ruderschaden. Zwei Tote, zwei Verwundete."

Die nächsten Salven deckten das Boot so ein, dass es aussah, als fahre es zwischen Säulen aus Eis hindurch. Nur weg hier, dachte Düvelius. Mit nur noch zwei intakten Kesselräumen und einem defekten Ruder konnte er sich kein Gefecht leisten. „Über UK an Führerboot und TA 19: Habe Trefferschäden. Ausfall zwei Kesselräume. Ruderschaden. Einlaufe Syra."

Nach der Trennung von TA 17 und TA 19 hatte das Führerboot Kurs auf der Westseite von Leros genommen, um den dortigen Landungsverband auf seinem Weg nach Norden zu sichern. Es war kurz nach 4 Uhr morgens, als querab der Portolagobucht mehrere tief im Wasser liegende Landungsfahrzeuge in Sicht kamen.

„Frage Einheiten?"

„Laut Plan vier MFP und drei Infanterie-Landungsboote mit Einheiten des zweiten Bataillons Grenadierregiment 16", gab Riede bereitwillig Auskunft. „Sind für die Gurnabucht bestimmt."

Als ob er damit das Stichwort gegeben hätte, blitzte es in den Felsen auf dem höchsten Berg auf. Zwei-, dreimal, und zwölf Sekunden später wuchsen mit dem Donner der Abschüsse drei Wassersäulen in gefährlicher Nähe aus der See.

„Donnerwetter!", zollte Vorsteher den Artilleristen Respekt. „Gleich mit der ersten Salve deckend. Und das auf 110 hm."

Immer wieder blitzte es auf, als die Geschütze auf dem Berg weiterfeuerten. Die Einschläge lagen so dicht bei den Landungsbooten, dass das führende Boot abdrehen ließ, zumal sich jetzt auch die Geschützstellungen westlich der Portolagobucht an dem Abwehrfeuer beteiligten.

„Blinkspruch von Chefboot", meldete der Signalgast. „Abbruch – Rückmarsch – erbitte Sicherung."

Vorsteher ließ nebeln und sicherte den Rückmarsch nach Kalymnos, um dann wieder Kurs auf Leros zu nehmen. Aber dann näherte sich ein Schwimmerflugzeug, eine Arado 196. Heraus stieg Korvettenkapitän Dr. Brandt, der Leiter der Landungsverbände, mit dem Befehl Generalleutnant Müllers, die Landungen auf Leros unter allen Umständen durchzuführen. Dabei hätten die Torpedoboote nicht nur zu sichern, sondern auch Artillerieunterstützung zu leisten. Der Landungsverband sei bereits wieder nach Leros unterwegs.

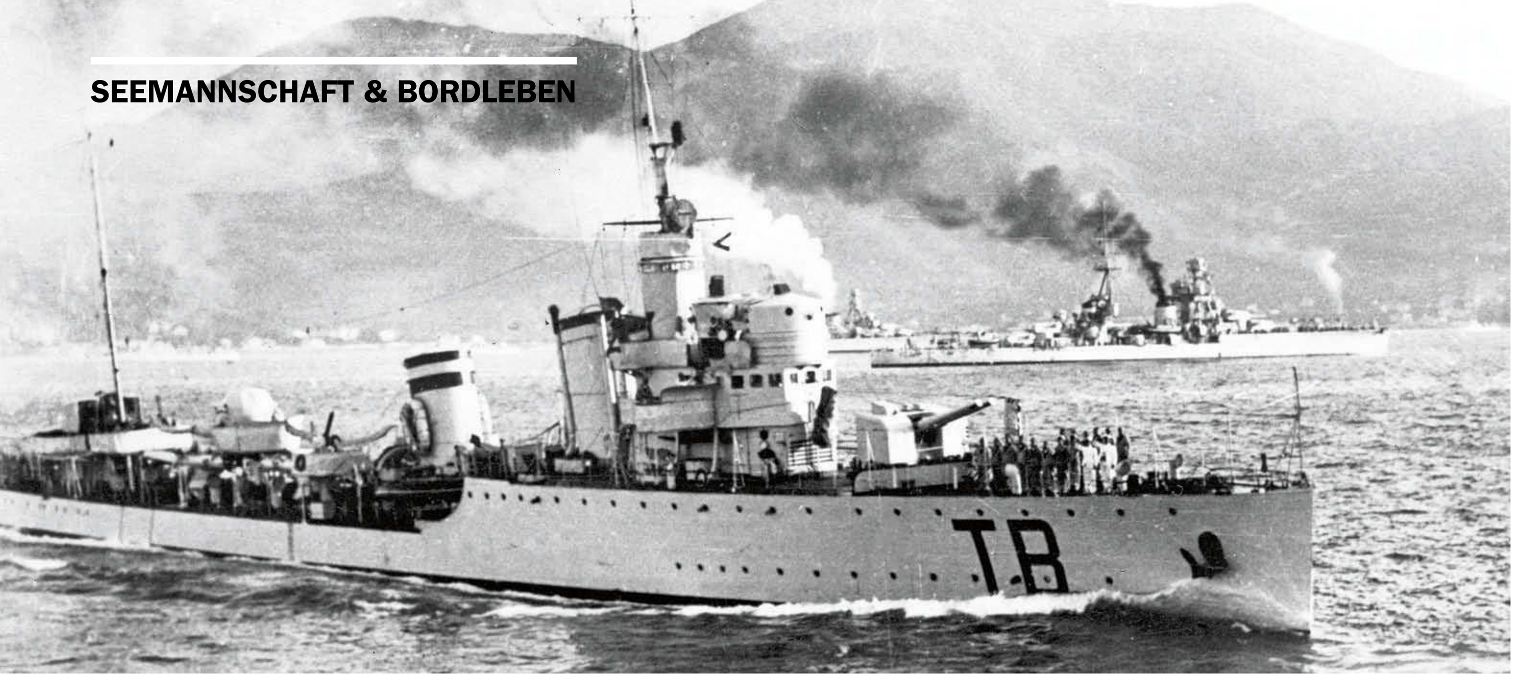
„Das kann ja heiter werden", kommentierte Vorsteher den Befehl und blickte skeptisch zu den erneut anmarschierenden Landungsbooten. Denn zur Artillerieunterstützung mussten sie näher an die Küste heran und standen dann selbst im Feuer der Küstenbatterien. Und wie präzise die schossen, das hatte er ja erlebt.

„Fahrzeug Backbord querab!"

Mit dem Ruf des Ausgucks riss Vorsteher das Glas hoch. Aus den Augenwinkeln sah er noch, wie die Doppellafette auf der Back herumschwenkte und die Rohre sich drohend auf das fremde Fahrzeug richteten. Der Signalscheinwerfer in der Brückennock begann aufgeregt zu klappern, von der Brücke des fremden Fahrzeugs blitzte es in der richtigen Buchstabengruppe zurück.

„Fahrzeug ist TA 14, Herr Kaleu."

„Na endlich!" Der Flottillenchef war erleichtert. „Blinkspruch an TA 14: Willkommen zum zweiten Anlauf. Fahren



***TURBINE*: Noch unter italienischer Flagge mit der Kennung TB am Rumpf, setzte die Kriegsmarine das Boot ab Oktober 1943 als TA 14 ein**

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

Sie Backbordstaffel achteraus Führerboot!" „Verstanden", blinkte es zurück. Vorsteher beobachtete noch, wie TA 14 achteraus einscherte, dann ging er durchs Ruderhaus zur anderen Seite der Brücke und betrachtete mit gemischten Gefühlen den hochragenden Felsen an der Südküste. Dort oben stand die 15,2-cm-Batterie, von der sie vor etwas mehr als vier Stunden noch mächtig Zunder gekriegt hatten. Wenn sie da bloß vorbei wären, in Schussweite müssten sie doch schon sein.

„Verdammt, es geht los!"

Oben auf dem Felsen hatte es aufgeblitzt, und mit dem Abschussknall kamen die Geschosse herangeheult. Die Aufschläge lagen bei dem Landungsverband, und sie lagen gut – einer zu kurz, einer nah querab und ein Weitschuss. Die ideale Eröffnungssalve. Wenn der feindliche Artilleriebeobachter sein Fach verstand, müsste die nächste Salve deckend liegen.

„Wir müssen was tun, Herr Kapitän!" Besorgt sah Vorsteher die zusammenfallenden Wassersäulen. „Wenn wir nicht dazwischen gehen, schießen die uns die Landungsboote in Fetzen."

„Wir setzen uns neben den Verband und nebeln ihn ein!" Riede zog den Kopf ein, als ein Weitschuss über das Führerboot hinwegheulte. „Über UK an TA 14: In Steuerbordstaffel folgen, Landungsboote einnebeln!"

Haltsuchend griff Vorsteher nach einem Sprachrohr, als das Boot andrehte und dabei stark überholte. Mit dem Hochfahren der Maschinen wurden die Vibrationen stärker, Gischtschleier wehten über das Vorschiff bis hoch zur Brücke. In der kochenden Hecksee folgte TA 14, dessen gewaltiger Schnauzbart anzeigte, dass auch Kapitänleutnant Dehnert mit der Fahrt hochgegangen war. Mit 30 Knoten liefen die Boote diagonal zum Kurs des Landungsverbandes, der gerade von der nächsten Salve eingegabelt wurde. Mit braunem Sprengstoffqualm vermischt, sprangen die Gischtsäulen aus dem Wasser und ergossen sich prasselnd in die Landungsboote.

„Backbord 20, auf 3-4-0 gehen! Achterdeck Nebel abblasen!"

Dicke Schwaden entströmten den Nebeldüsen, wälzten sich schwerfällig über das Wasser und vermischten sich mit dem schwarzen Qualm, den die Torpedoboote zusätzlich aus den Schornsteinen bliesen. Eine schmutziggraue Wand legte sich schützend neben den Landungsverband, aber die Batterie von San Giorgio war auf ihre Ziele gut eingeschossen. Direkt unheimlich, wie der feindliche Artilleriebeobachter das Feuer leitete, obwohl er doch keine Sicht haben konnte.

„Wo bleibt unsere Artillerie?", rief Riede erregt zum Leitstand hoch.

„Zu weit, Herr Kap'tän. Da langen wir mit unseren Zwölfzentimetern nicht hin."

Wieder heulte es heran und hieb mit Urgewalt in die See. Aber jetzt lagen die Einschläge bei den Torpedobooten, die offenbar die besseren Ziele boten. Steil rauschten die Granaten von oben auf die Boote herab und würden bei einem Treffer glatt die Decks durchschlagen und im Maschinenraum krepieren.

„Weg hier, Vorsteher! Lange geht das nicht gut." Riedes Stimme nahm einen scharfen Ton an: „Lassen Sie eine halbe Meile abfallen!"

„Und die Landungsboote, Herr Kap'tän?"

„Wir legen eine weitere Nebelwand, dahinter können die sich zurückziehen. Informieren Sie per Blinkspruch Landungsboot A, dort sitzt der Kompaniechef!"

Stark überholend drehten die Boote ab. Verfolgt von den Salven der Landbatterie, liefen sie über eine Minute nach Westen und hatten dann den Abstand um gut zehn Hektometer vergrößert. Wieder auf altem Kurs, traten die Nebeldüsen abermals in Aktion, um mit ihren dichten Schwaden die Landungsboote aufzunehmen.

Ein anschwellendes, kraftvolles Brummen ließ Vorsteher aufhorchen. Sein Blick ging suchend in den Himmel, erfasste die kleinen, dunklen Punkte, die von Westen heranflogen. Das Glas zeigte ihm Einzelheiten: die geknickten Tragflächen mit dem verkleideten Fahrwerk, die Bombe hinter der Abweisgabel unter dem Rumpf … unverkennbar deutsche Sturzkampfbomber Junkers Ju 87!

„Stukas", nickte Riede. „Vom Stuka-Geschwader 3. Die hätten wir früher gebrauchen können."

Mit dröhnenden Motoren zogen die Maschinen über die Boote hinweg. Ihr Ziel war Leros, und in weniger als vier Minuten waren sie über der Insel. Für die Torpedobootsmänner ein beeindruckendes Schauspiel, wie sich die Bomber zum Angriff formierten, wie Kette auf Kette über die linke Tragfläche abkippte und mit heulenden Sirenen in die Tiefe stürzte.

Über die Männer in den Geschützstellungen brach die Hölle herein, und für viele von ihnen war das schrille Jaulen, dieses infernalische Sirenengeheul beim Sturz der Maschinen das letzte, was sie auf dieser Welt hörten. Die Stuka-Piloten zielten mit der ganzen Maschine, ihre Treffergenauigkeit betrug plus/minus drei Meter.

Es schien, als ob der Berg bersten würde!

11:40 Uhr. Die Landeplätze lagen fast querab, mit ihren Gläsern beobachteten die Offiziere den Berg über der Thremonabucht. Durch Aufkläreraufnahmen wussten sie, dass der Gegner auch hier Geschützbatterien in Stellung hatte, nur die Kaliber waren ihnen nicht bekannt. Aber das würden sie sicherlich bald herausfinden, spätestens dann, wenn ihnen die erste Salve um die Ohren flog.

„Rufen Sie das Chefboot an!“ Riede machte eine kurze Pause und schätzte die Entfernung zu den Landeplätzen. „Kursänderung auf Bucht in fünf Minuten nach Vorgang T-Boote!“

Während der Signalgast den Spruch herausklapperte, beugte sich Kapitänleutnant Vorsteher über den Kompass und visierte über den Peilaufsatz die Bucht an. Sie war etwa zwei Kilometer tief und zeigte sich etwas dunstig, sodass auch durch das Glas kaum Einzelheiten auszumachen waren. Er richtete sich auf, las die Gradeinteilung ab – die Bucht lag jetzt exakt querab.

„Steuerbord 20, auf 0-7-0 gehen! Signal an TA 14: Im Kielwasser folgen!“

Vorsteher vergewisserte sich, dass die Landungsboote mitdrehten. Dann richtete er seine Aufmerksamkeit wieder nach voraus, tastete Bucht und Berg nach verborgenen Geschützstellungen ab. Aber noch war die Entfernung zu groß, etwa acht Meilen, schätzte er. Und sie verringerte sich nur sehr langsam. Die Landungsboote konnten nicht schneller und würden noch eine gute Stunde bis zum Strand brauchen.

Stille auf der Brücke, Stille im Ruderhaus und auf dem Artillerieleitstand. Ferngläser, Basisgeräte und Zielgeber waren auf die Bucht gerichtet und warteten auf das erste Aufblitzen. Die Spannung war fast körperlich spürbar.

„Signal an TA 14!“, unterbrach Riede das Schweigen. „Zickzackkurs steuern nach Vorgang Führerboot! Leitstand: Frage Entfernung?“

„120 hm, Herr Kapitän.“

„Also Artilleriereichweite. Dann fangen wir mit dem Zickzackkurs mal an!“

Die Rudergänger bekamen Arbeit, beide Boote änderten laufend ihre Kurse. Gerade noch rechtzeitig, denn schon zeigten sich hoch über der Bucht die Mündungsfeuer der Landbatterien. Zehn Zentimeter, schätzte Vorsteher beim Anblick der Aufschläge und bekam schon wieder ein flaues Gefühl im Magen, obwohl ihn seine Gefechtserfahrung doch schon längst hätte abstumpfen müssen. Aber die hohen Wassersäulen, die sich mit jeder Salve näher an sein Boot herantasteten, bereiteten ihm Unbehagen. Und die Briten und Italiener feuerten jetzt pausenlos. Mit der fünften Salve lagen sie deckend und gingen zum Wirkungsschießen über, deckten das Führerboot mit einem Hagel von Geschossen ein.

„Frage Feuererlaubnis?“

„Erteilt! Rudergänger: auf 3-4-0 gehen!“ Vorsteher ging auf Parallelkurs, um beide Batterien zum Tragen zu bringen. Und oben auf dem Leitstand hatte man die immer wieder aufglühenden Punkte an Land erkannt, die Feuerleitgeräte darauf gerichtet und die Schusswerte laufend an die Geschütze gegeben. Sie waren klar zum Schuss.

„Feuerrrn!“ Die vorderen Rohre donnerten los. Gelbbrauner Pulverqualm hüllte die Brücke ein. Das Boot schüttelte sich unter dem Rückstoß der Geschütze. Zugleich schepperte es, klirrend zersprangen Gläser, Optiken. Flüche wurden laut, Verwünschungen. Zustand auf der Brücke.

„Was ist denn da los, verdammt noch mal?“

Das war schnell erklärt. Da das Boot Zickzackkurs lief, die Rohre aber laufend mitrichteten, fiel die Salve im Drehen nach Backbord; eben in achterlicher Hartlage. Das Backgeschütz feuerte an den Aufbauten vorbei, und die Druckwelle und der Rückstoß der Salve – das war mehr, als die Brücke verkraften konnte. Basisgeräte, Zielgeber und damit alle zur Feuerleitung notwendigen Geräte wurden durch die doppelte Erschütterung aus ihren Befestigungen gerissen und polterten an Deck. Ebenso Brückengläser und Peilkompasse und alles, was sonst noch am Schanzkleid befestigt war.

„Das heißt also, dass wir nicht mehr gefechtsklar sind“, resümierte der konsternierte Flottillenchef.

„Über UK an TA 14: In Steuerbordstaffel folgen, Landungsboote einnebeln!“

Befehl vom Führerboot

„Lassen Sie nach Süden abdrehen, Vorsteher! Sichern wir die Landungsboote!“ Diese hatten aufgrund des heftigen Beschusses ebenfalls abgedreht und waren dabei, zurückzulaufen. Hier würden sie ohne Unterstützung aus der Luft nichts ausrichten können.

Aber die war bereits unterwegs und kündigte sich durch lautes Brummen an – deutsche Junkers Ju 52, insgesamt 40 an der Zahl. Gegen 10 Uhr waren sie von Athen-Tatoi gestartet und näherten sich jetzt Leros. An Bord der Maschinen das 1. Bataillon Fallschirmjäger-Regiment 2. Staunend sahen die Torpedobootsleute, wie menschliche Körper aus den Maschinen purzelten, wie sich 470 Fallschirme öffneten und auf die Insel herabschwebten.

„FT von TA 17, Herr Kaleu.“

Vorsteher quittierte, las und runzelte die Stirn. „Düvelius hat’s erwischt, Herr Kap’tän: Trefferschäden. Ausfall zwei Kesselräume. Ruderschaden. Einlaufe Syra.“

„Hört sich nicht gut an“, stöhnte der Flottillenchef. „Hoffentlich kriegt die Werft das schnell wieder hin. Sobald uns die 21. U-Jagd entlässt, laufen wir ebenfalls Syra an.“ Das war gegen 16 Uhr. Kurz vor Mitternacht machten die Boote zur Treibstoffergänzung in Syra fest. Für sie war das Unternehmen „Taifun“ gelaufen, obwohl sich die Kämpfe noch vier Tage hinzogen und TA 14, TA 17 und das mittlerweile in Dienst gestellte TA 16 noch Truppen und Material nach Kalymnos karrten. Am 16. November kapitulierte Leros. ⚓

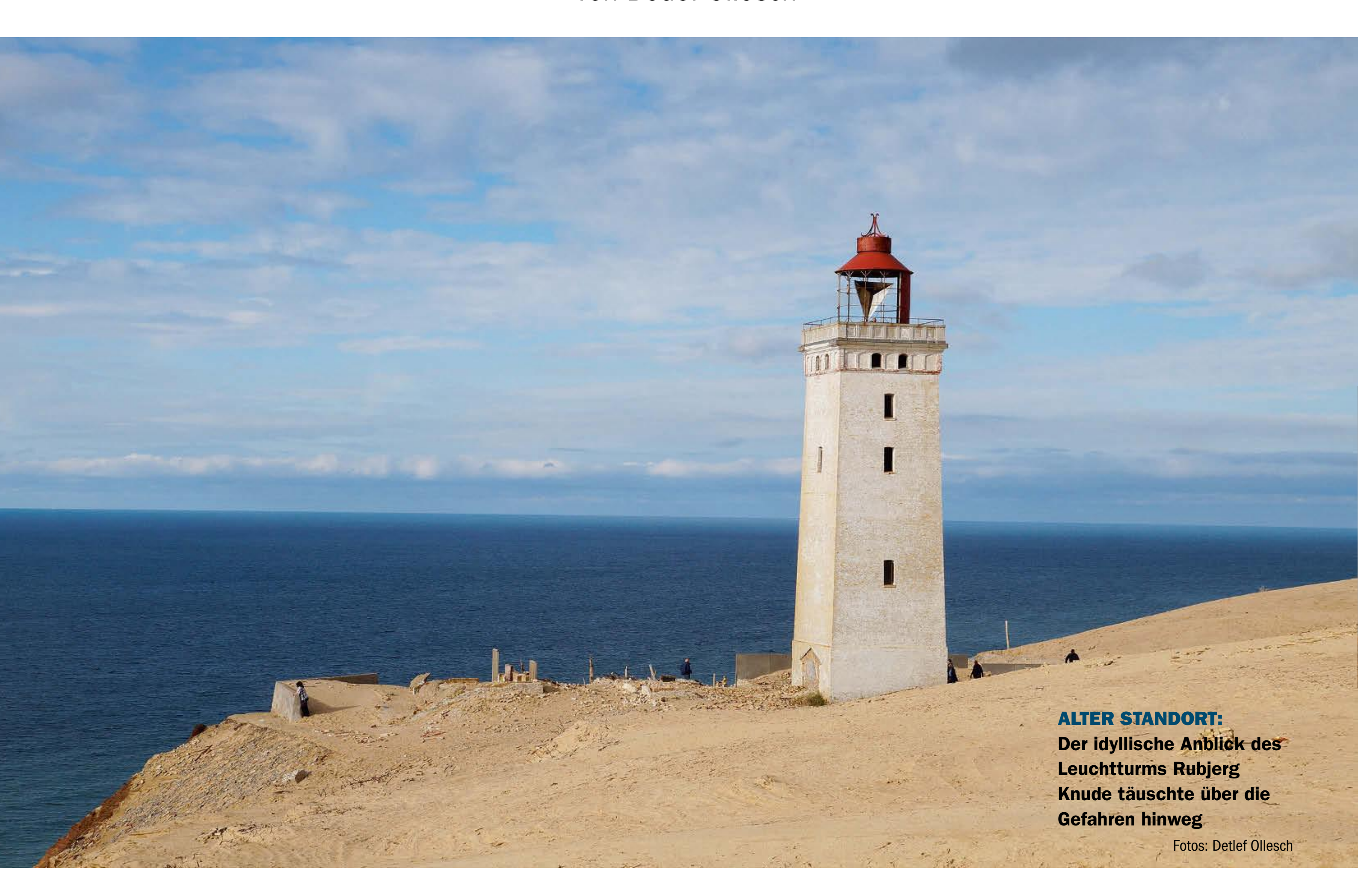
In der nächsten Ausgabe: Feuerüberfall bei Kuba – das Tankmotorschiff *Esso Bolivar* in Flammen.

Leuchtturm Rubjerg Knude

Wanderndes Wahrzeichen

Er wäre fast den Naturgewalten zum Opfer gefallen, aber jetzt ist es geschafft: Der berühmte Leuchtturm in Westjütland wurde aus der Gefahrenzone weiter ins Landesinnere gehievt

Von Detlef Ollesch



ALTER STANDORT: Der idyllische Anblick des Leuchtturms Rubjerg Knude täuschte über die Gefahren hinweg

Fotos: Detlef Ollesch

Die dänische Nordseeküste, jedes Jahr Ziel Tausender hauptsächlich deutscher Urlauber, war bis weit in das letzte Jahrhundert hinein vor allem als Schrecken der Seefahrer bekannt. Die häufig raue See führte in Verbindung mit weit vor die Küste reichenden Untiefen, plötzlich auftretendem Nebel und schwer berechenbaren Strömungsverhältnissen sowie dem Fehlen schützender Häfen und Buchten allein zwischen 1850 und 1925 zu 3.608 Strandungen, wobei 2.111 Schiffe als Totalverluste abgeschrieben werden mussten. Neben diesen Faktoren trug auch das gleichförmige Erscheinungsbild der Küstenlinie zu dem schlechten Ruf bei: Hunderte Kilometer Strand mit dahinter bedrohlich aufragenden Dünengürteln oder Steilküsten, in denen kaum eine natürliche Landmarke die Orientierung erleichterte.

Schwierige Verhältnisse

Mitte des 19. Jahrhunderts begannen Behörden, Abhilfe zu schaffen. Neben einer Kette von Seenotrettungsstationen, die mit Ruderbooten und Leinenschussapparaten ausgerüstet waren, entstanden zwischen der Nordspitze Jütlands und der 1864 neu gezogenen dänisch-preußischen Grenze 28 Baken, außerdem zwischen Hirtshals im Norden und Blåvandshuk im Süden sieben Leuchttürme, um die Navigation einfacher und sicherer zu machen.

Während die Baken im Zeitalter elektronischer Navigation und Kommunikation längst ausgedient haben und die verbliebe-

NEUER STANDORT: Der Turm ist umgezogen; er stand vorher dort, wo jetzt der Backsteinhaufen zu sehen ist



IN DER NACHBARSCHAFT: Eine ähnliche Bake wie hier im zehn Kilometer entfernten Løkken stand auf dem Rubjerg Knude, bevor der Turm sie 1900 ersetzte



nen oder neu aufgebauten Exemplare hauptsächlich für die Badeorte identitätsstiftende und touristische Funktionen erfüllen, sind sechs der sieben Leuchttürme bis heute im Betrieb.

Der Leuchtturm schlechthin

Lediglich das Licht des zweitjüngsten Turms ist bereits vor gut 50 Jahren für immer verloschen. Trotzdem ist er der bekannteste Leuchtturm Dänemarks und kann auf eine der außergewöhnlichsten Geschichten neuzeitlicher Türme zurückblicken.

Der mit 23 Meter Höhe nur mittelgroße weiße Backsteinbau steht auf dem höchsten Punkt des eiszeitlichen Höhenrückens Rubjerg Knude an der Jammerbucht, was zu der beachtlichen Feuerhöhe von 90 Metern über dem Meeresspiegel führte. Am 27. Dezember 1900 wurde nach 22-monatiger Bauzeit seine Gaslaterne erstmalig entzündet und danach die aus dem Jahr 1885 stammende Bake, die das neue Leuchtfeuer ersetzte, abmontiert. Die ausgesandten weißen Blitze, angeordnet in zwei Gruppen von je einem und zwei Blitzen und einer Wiederkehr von 30 Sekunden, hatten eine Tragweite von 23 Seemeilen.

Der Gebäudekomplex bestand aus dem Turm und fünf Nebengebäuden, in denen neben den Wohnungen der dreiköpfigen Bedienmannschaft und ihrer Familien auch ein eigenes Gaswerk und ein Nebelhorn untergebracht waren. Das alles befand sich zu diesem Zeitpunkt mehr als 200 Meter von der Steilküste entfernt, die von einer zirka zwei bis drei Meter hohen Düne gesäumt wurde.

Aber an dieser Stelle der Bucht nagt der „Blanke Hans" besonders eifrig an der Küste. Rund zwei Meter jährlich weicht diese durchschnittlich zurück – und das mit steigender Tendenz. Die dabei freigespülten eiszeitlichen Sandmassen werden von dem Wind den steilen Abhang hinaufgeblasen, erhöhen die Düne auf der Oberseite des Kliffs ständig und verschieben sie in Richtung Nordosten. Der Leuchtturm sah sich also schon wenige Jahre nach seiner Erbauung der doppelten Bedrohung durch die auf ihn zuwandernde Düne und das Näherrücken der Steilküste ausgesetzt.

Versuche, die Düne durch technische Maßnahmen oder Bepflanzen mit Strandhafer und Helmgras zu stoppen, musste man wieder aufgeben. weil sie dadurch zwar langsamer wanderte, gleichzeitig aber noch höher aufwuchs.

Am 1. August jenes Jahres wurde sein Feuer, das 1906 auf Petroleum und 1948 auf elektrischen Strom umgestellt worden war, letztmalig in Gang gesetzt. In der Folgezeit zerstörte man die aus 134 handgeschliffenen Fresnel-Linsen bestehende Optik, indem man sie kurzerhand vom Turm stieß. Dessen aktive Zeit war damit vorbei, aber seine Geschichte ging weiter. 1980 richtete das Vendsyssel Historiske Museum in den ehemaligen Leuchtturmwärterhäuschen ein Sandflugmuseum ein – in einer Umgebung, die passender kaum sein konnte.

1992 musste es aufgegeben werden, weil Flugsand die Häuser zu verschütten begann. In der Folgezeit wanderte die Düne über das Gebäudeensemble hinweg. Den Turm selbst konnte sie jedoch wegen der sich bildenden Windkolke nicht verschlingen. 2004 tauchte das erste Nebengebäude weitgehend zerstört wieder auf, und 2012 hatten die Sandmassen das Gelände des Leuchtturms im Wesentlichen hinter sich gelassen.

Trotz der immer bedrohlicheren Abbruchkante erhielt der zu diesem Zeitpunkt nur noch aus den Außenmauern und dem verrosteten Laternenaufsatz bestehende Turm eine neue Wendeltreppe.

Nicht für die Ewigkeit

Die dänische Naturbehörde als Eigentümerin wollte seinem drohenden Absturz zuvorkommen und ihn abbauen. Doch die Lokalpolitiker der Gemeinde Hjørring beschlossen, den Turm 60 bis 80 Meter in das Landesinnere zu versetzen.

Der dänische Staat stellte hierfür fünf Millionen Kronen bereit, und am 22. Oktober 2019 zog der 700 Tonnen schwere Koloss unter den Blicken von 25.000 Zuschauern nach zehnwöchigen Vorbereitungsmaßnahmen auf Schienen 70 Meter von der Kante fort. An seinem neuen Standort wird er voraussichtlich einige Jahrzehnte stehen können, bis sich die Frage nach seiner Rettung erneut stellen wird. ⚓

INFO

Das Gelände des Leuchtturmes ist ganzjährig frei begehbar.
Anschrift: Fyrvejen 30, 9480 Løkken
Einen kurzen Animationsfilm über das Näherrücken der Steilküste und der Düne an den Turm unter: rubjergknude.dk/fileadmin/templates/APP/fyretsFald_DE.html

Jüdische Emigranten auf der *St. Louis*

DIE IRRFAHRT DER „UNGEWOLLTEN“



ÜBER DIE TOPPEN GEFLAGGT: Die *St. Louis* verlässt den Hamburger Hafen. Im Frühjahr 1939 versuchten rund 1.000 deutsche Juden, mit dem Schiff in Sicherheit zu gelangen

Foto: Archiv Hapag-Lloyd

Kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs legt das Hapag-Passagierschiff *St. Louis* mit seinem Kapitän Gustav Schröder und 937 verzweifelten Juden an Bord, die nach Kuba emigrieren wollen, aus Hamburg ab. Es folgt eine Fahrt ins Ungewisse, die im Hafen von Havanna ihrem dramatischen Höhepunkt zusteuert

Von Stefan Lipsky





SCHMISSIGE MUSIK: „Muss i denn, muss i denn zum Städtele hinaus" spielt die Bordkapelle zum Abschied aus Hamburg Foto: Archiv Hapag-Lloyd

LETZTER SCHREI AUF DEM ATLANTIK: In den 1920er-Jahren warb die Hamburger Reederei Hapag für die größten deutschen Motorschiffe, die *St. Louis* und ihr Schwesterschiff *Milwaukee* Foto: Archiv Hapag-Lloyd

27. Mai 1939, Pfingsten: 4 Uhr morgens im Hafen von Havanna. Bewaffnete Polizisten blockieren die Gangway. Sie lassen keinen Passagier der *St. Louis* von Bord. Auf dem Hamburger Schiff bangen 937 jüdische Emigranten, dazu 373 Mann Besatzung und Kapitän Gustav Schröder, 54 Jahre alt. Niemand weiß, was geschehen wird, Gerüchte machen die Runde. Im Schiff wird es heiß, das Thermometer zeigt bereits über 35 Grad. Der Kampf von Kapitän Schröder gegen die kubanische Bürokratie beginnt. Vergeblich versucht er den kubanischen Präsidenten umzustimmen, erwägt sogar eine Klage gegen ihn.

Um das Schiff kreisen die ersten Barkassen. Verwandte und Freunde der Passagiere haben sie gechartert, um so dicht wie möglich an die *St. Louis* heranzukommen. Es wird gewunken, gerufen. Kleine Päckchen werden von oben auf die Barkassen geworfen. Nicht wenige denken daran, einfach über Bord zu springen. Die Nerven liegen blank. Ein Passagier versucht, Selbstmord zu begehen. Da erhält der Kapitän von den Kubanern die Aufforderung, den Hafen zu verlassen …

Ein Blick zurück auf den Beginn der Reise. Die Einschiffung der Passagiere beginnt am 13. Mai 1939 in der Mittagszeit. Um 18 Uhr sind alle an Bord – 388 Fahrgäste in der Ersten Klasse und 511 in der Touristenklasse. Gegen 20 Uhr legt die *St. Louis* im Hamburger Hafen ab. Rührende Abschiedsszenen – manchem sieht man die freudige Erwartung an, andere verlassen ihre Heimat schweren Herzens.

Herbert Karliner, der als 12-jähriger Junge mit seinen Eltern an Bord kommt, erinnert sich: „Auch eine Kapelle ist draußen gewesen. Sie hat ‚Muss ich denn, muss ich denn zum Städtele hinaus' gespielt." Der Erfurter Kaufmann Erich Dublon vermerkt in seinem Tagebuch begeistert erste Eindrücke vom Schiff: „Ein Luxushotel erster Klasse."

Die *St. Louis* macht vor der Atlantiküberquerung am 15. Mai noch einmal im französischen Hafen Cherbourg fest, um weitere 38 Passagiere, darunter sechs Kubaner und Spanier, an Bord zu nehmen. Damit sind jetzt 409 männliche und 350 weibliche Passagiere sowie 148 Kinder an Bord.

16. Mai: Auch die 12-jährige Sonja Knepel ist mit ihrer Schwester Gisela und ihrer Mutter an Bord der *St. Louis*. Sie genießen das Leben auf dem Luxusschiff in vollen Zügen: „Wir waren viele junge Leute. Und natürlich waren wir … ‚fröhlich' ist schlecht … we were happy."

17. Mai: Über den Reiseverlauf schickt Gustav Schröder Berichte an die Reederei. Anders als seine Vorgänger auf dem Schiff unterschreibt er nicht mit „Heil Hitler". An Bord werden nachmittags ein Pferderennspiel in der Halle und abends ein Konzert veranstaltet.

22. Mai: „Nur noch fünf Tage bis Havanna. Man muss schon daran denken, jetzt dies und jenes zu erledigen. Man lässt noch einmal waschen, ich kaufe einen kleinen Vorrat an Zigarren, es gibt ausgezeichneten englischen Tabak an Bord", plant Erich Dublon.

26. Mai: Vor der Küste Floridas. Überall auf den Gängen stehen gepackte Koffer.

27. Mai: Bereits um 4 Uhr morgens be-

STAIRWAY TO HEAVEN? Einzelne Passagiere gehen bereits an Bord, Kapitän Schröder sieht noch einmal an Land nach dem Rechten
Foto: United States Holocaust Memorial Museum, Washington

DER KAPITÄN Gustav Schröder

1885 in Hadersleben geboren, will Schröder schon 1902 in Hamburg als Matrose anheuern. Während des Ersten Weltkriegs wird er mit seiner Mannschaft von Briten in Indien interniert. Als er wieder nach Hause kommt, hat sich die Welt verändert. Seine Heimat Nordschleswig gehört zu Dänemark. Viele Mitglieder der Minderheit erwarten Unterstützung von den Nationalsozialisten. Auch alle männlichen Mitglieder der Familie Schröder werden 1933 NSDAP-Mitglieder.

Ein weiterer Beweggrund für die Parteimitgliedschaft von Gustav Schröder wird der Wunsch gewesen sein, als Seemann auf weltweiter Fahrt Karriere bis zum Kapitän machen zu können. Im Nationalsozialismus war es geübte Praxis, Schiffsoffizieren, die sich weigerten, Parteimitglied zu werden, den Reisepass zu entziehen, was in der Regel den Verlust ihrer wirtschaftlichen Existenz bedeutete. Schröder wird einer der bekanntesten Kapitäne der Hapag. Er darf die größten und modernsten Schiffe über den Atlantik fahren.



VIER GOLDENE STREIFEN AM ÄRMEL: Gustav Schröder als Kapitän auf Großer Fahrt Foto: Sammlung Jürgen Glaevecke

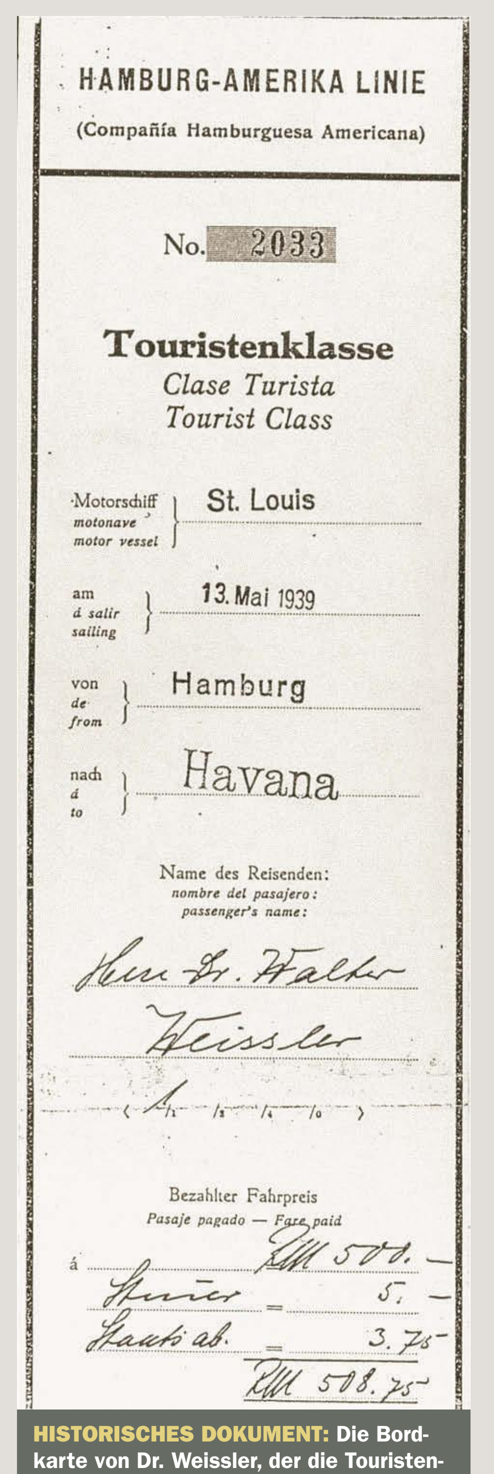
kommen alle Passagiere ihr Frühstück serviert, um pünktlich mit der Ausschiffung beginnen zu können. Um 4:30 Uhr erreicht die *St. Louis* den Hafen von Havanna.

Barkassen bringen Freunde und Verwandte zum Schiff, das sie langsam umkreisen. An Deck laufen die Passagiere mit. Es wird hin- und hergerufen. Die Barkassen bringen aber auch Behördenvertreter und Polizei an Bord – bis auf die Vertreter der Einwanderungsbehörde. Die Pässe der Ausreisewilligen werden kontrolliert. Nur 26 Personen dürfen das Schiff verlassen, deren Auswahl bleibt zunächst rätselhaft. Der Kapitän notiert: „Die Abfertigung und Landung der Fahrgäste sollte noch während der Dunkelheit vor sich gehen, um einem zu erwartenden Landungsverbot des Präsidenten zuvor zu kommen."

28. Mai: Der zweite Tag im Hafen von Havanna. Ein amerikanischer Panzerkreuzer auf Flottenbesuch ankert ganz in der Nähe. Die Passagiere leiden immer mehr unter der feuchten Tropenhitze. „Inzwischen ist klar geworden, dass es nun doch Schwierigkeiten wegen der Ausschiffung gibt, man packt sein Wasch- und Rasierzeug wieder aus und richtet sich auf einige weitere Tage ein", schreibt Dublon in sein Tagebuch. „Die kubanischen Beamten sagten nur: ‚Mañana, mañana' – aber aus dem morgen wurde nichts."

29. Mai: Der dritte Tag im Hafen von Havanna. Die kubanische Polizei hat inzwischen an Bord unter anderem die Funkstation und den Laden versiegeln lassen.

30. Mai: Der vierte Tag im Hafen. Kein Passagier darf an Land gehen. Kapitän Schröder in seinem Bericht an die Reederei: „Es hat sich der erste Selbstmordversuch ereignet. Rechtsanwalt Dr. Max Loewe aus



HAMBURG-AMERIKA LINIE
(Compañía Hamburguesa Americana)

No. 2033

Touristenklasse
Clase Turista
Tourist Class

Motorschiff / motonave / motor vessel: St. Louis
am / a salir / sailing: 13. Mai 1939
von / de / from: Hamburg
nach / a / to: Havana

Name des Reisenden: / nombre del pasajero: / passenger's name:
Herrn Dr. Walter Weissler

Bezahlter Fahrpreis
Pasaje pagado — Fare paid
á RM 500.–
Steuer = 5.–
Staats ab. = 3.75
RM 508.75

HISTORISCHES DOKUMENT: Die Bordkarte von Dr. Weissler, der die Touristenklasse für 508,75 Reichsmark buchte

Foto: Sammlung Jürgen Glaevecke



IM POOL: Ein ungewohntes Vergnügen für die jüdischen Passagiere, denn Juden durften bereits 1939 in Deutschland keine Schwimmbäder mehr besuchen

Foto: United States Holocaust Memorial Museum, Washington

Breslau, dessen Frau und Kinder an Bord sind, versuchte sich die Pulsadern aufzuschneiden und sprang über Bord. Der Matrose Meier sprang ihm nach und hielt ihn solange über Wasser, bis die Barkasse kam, in welche er trotz Protest und Abwehr hineingezogen werden konnte. Schiffsarzt Dr. Glauner kann den Verzweifelten soweit stabilisieren, dass er in ein Krankenhaus in Havanna eingeliefert werden kann.“ Inzwischen schlägt das Schicksal der *St. Louis* international Wellen. Die *New York Times* berichtet auf ihrer Titelseite. Ein US-Filmteam wird nach Havanna geschickt.

31. Mai: Der fünfte Tag im Hafen. Die Unruhe unter den Passagieren wächst. Unterschriften aller Frauen werden gesammelt, um ein gemeinsames Telegramm an die Frau des kubanischen Präsidenten zu schicken.

1. Juni: Der sechste Tag. Am Nachmittag erhält Kapitän Schröder vom kubanischen Präsidenten das Dekret, den Hafen zu verlassen. Der Kapitän gibt darauf den Passagieren und der Besatzung die Abfahrt, aber auch die Fortsetzung der Verhandlungen bekannt.

2. Juni: Der siebte Tag vor Havanna – die letzte Frist ist verstrichen. Die Barkassen dürfen nicht mehr zur *St. Louis* herausfahren. Das Schiff muss um 11 Uhr den Hafen verlassen, eskortiert von kubanischen Marine-Einheiten.

In der *New York Times* erscheint ein weiterer ausführlicher Bericht über das Schicksal der Flüchtlinge auf der *St. Louis* und das sich anbahnende Drama. Von der Hamburger Reedereizentrale erhält Kapitän Schröder ein verschlüsseltes Telegramm: Es sei dringend notwendig, bis zum 18. Juni in Cuxhaven einzulaufen und die Passagiere zurückzubringen, da bereits zwölf Tage später, am 30. Juni, die nächste Kreuzfahrt ab New York beginnen solle.

3. Juni: Sonnabendvormittag, Gottesdienst. Kapitän Gustav Schröder lässt das Schiff zunächst Richtung Norden steuern, auf die Ostküste von Florida zu. Er gibt die Hoffnung auf erfolgreiche Verhandlungen mit Kuba oder den Vereinigten Staaten noch nicht auf. Ein weiteres Telegramm wird an den amerikanischen Präsidenten verfasst: „Präsident Roosevelt: Wiederholen dringenden Hilferuf der *St. Louis*. Helfen Sie, Herr Präsident, den 900 Passagieren, darunter über 400 Frauen und Kinder.“

Der Kapitän: „Jetzt geht es mit vollen Umdrehungen nordostwärts mit einem Schiff voller unglücklicher Menschen, die der Verzweiflung nahe sind. Jeder will von mir wissen, wie ich dieses Abenteuer zum Abschluss bringen werde. Ich fahre nach Norden und verlasse die Florida-Straße, allerdings unter großer Beunruhigung der Passagiere. ‚Kapitän, wohin fahren Sie uns?‘, fragen sie verzweifelt, wenn sie mich bei der Runde sehen. Und zum ersten Male in meinem Leben muss ich auf diese Frage antworten: „Das weiß ich noch nicht.“

6. Juni: Auf Veranlassung des Kapitäns werden 60 wichtige Punkte auf dem Schiff



STRAHLENDE GESICHTER: Die Passagiere nehmen in Antwerpen Abschied von der *St. Louis*
Foto: United States Holocaust Memorial Museum, Washington

mit Wachposten besetzt, um „Unvorhergesehenes“ zu verhindern. Von der Hapag erhält Kapitän Schröder ein weiteres Telegramm: „Wenn Landung in Kuba nicht möglich ist, fahren Sie direkt nach Deutschland.“

8. Juni: Grauer Himmel, graue See. Die Seekrankheit geht um, der Speisesaal ist nur noch spärlich besetzt.

9. Juni: Regen, Seegang. „Als ich durchs Schiff ging, roch es überall nach Verzweiflung und Panik. Fragende Blicke trafen mich. Dann war es im ganzen Schiff herum und es entstand ein panikartiger Zustand. In dichten Haufen kamen die Männer die Treppe herauf und drängten zur Brücke.“ Schröder: „Was ich jetzt tue, tue ich instinktiv. Ich eile zur Haupttreppe hinab, wo mir die erregten Menschen schon entgegenkommen. Als sie mich umringen und bedrängen, ruft einer ‚Ruhe, der Kapitän will reden‘. Ich weise sie wieder auf das Versprechen hin, dass ich bei Abfahrt in Havanna gemacht habe, dann setze ich eine Vollversammlung in der großen Halle an. Tatsächlich gehen sie gehorsam in den Saal, der sich allmählich füllt. Die Haltung der Passagiere tut mir wohl, wie ein Vertrauensvotum.“

11. Juni: Nebel und Regen. Insgeheim entwickelt Kapitän Schröder eine andere Idee, um seine Passagiere nicht nach Deutschland zurückbringen zu müssen. Er hält sie in einer unauffälligen Notiz fest: „Ich arbeite mit dem Leitenden Ingenieur einen Plan aus, nach dem die Fahrgäste an der englischen Kanalküste als Schiffbrüchige gelandet werden können.

Zu diesem Zweck soll das Schiff bei Ebbe und Nacht sachte auf den Strand gesetzt und die Emigranten unter Vortäuschung einer Havarie und Feuer im Schiff schnell an Land gebracht werden. Bei Flut kann das Schiff wieder frei kommen. Dieser Gedanke gibt

DIE FREIHEIT: Havanna ist zum Greifen nah, alle Passagiere hoffen auf die Erlaubnis zum Landgang
Foto: United States Holocaust Memorial Museum, Washington

STRAHLENDE SCHÖNHEIT: Die *St. Louis* wurde überwiegend im Nordatlantikdienst nach Halifax und New York eingesetzt Foto: Archiv Hapag-Lloyd

DAS SCHIFF *St. Louis*

1929 zählt das seinerzeit modernste Hapag-Motorschiff *St. Louis* zu den größten und luxuriösesten Passagierschiffen der Welt. Das 175 Meter lange (LüA) und 22,1 Meter breite Schiff läuft am 2. August 1928 beim Bremer Vulkan vom Stapel (Baunummer 670) und tritt am 28. März 1929 zu seiner Jungfernfahrt an. Der 16.732 BRT große Ozeanliner bietet Kabinenplätze für 973 Passagiere. Die vier MAN-Zweitakt-Dieselmotoren (je sechs Zylinder) sind 12.000 PS stark und geben dem Zweipropellerschiff eine maximale Geschwindigkeit von 16,5 Knoten (31 km/h). 1940 wird das Schiff in der Wilhelmshavener Kriegsmarinewerft zum Marinewohnschiff umgebaut. Am 30. August 1944 erhält die *St. Louis* in Kiel mehrere Bombentreffer. Nach Kriegsende wird sie nach Hamburg geschleppt. Bis April 1950 dient sie als Hotel- und Restaurantschiff und geht dann in die Abwrackwerft nach Bremerhaven.

mir Ruhe und Sicherheit für das, was jetzt kommt“, so Schröder.

13. Juni: Sonne, ruhige See. Abends die erlösende Nachricht: „Endgültige Vereinbarung für die Ausschiffung aller Passagiere zustande gekommen. Ich bin glücklich, Ihnen mitzuteilen, daß die Regierungen von Belgien, Holland, Frankreich und England zugestimmt haben. Der Kapitän wird in Kürze wegen der Landung Anweisung erhalten. Ich bitte um baldige Bestätigung, daß Sie dieses Telegramm erhalten haben.“

15. Juni: Nebel und Regen. Kapitän Gustav Schröder erhält von seiner Reederei in Hamburg die offizielle Order, Antwerpen anzulaufen.

17. Juni: Um 7 Uhr morgens kommt der Lotse an Bord. Wenig später erreicht das Schiff Antwerpen. Noch bevor die *St. Louis* anlegt, gehen Einwanderungsbeamte an Bord. Um 14 Uhr begrüßt eine große Menschenmenge das Schiff am Scheldekai. Kapitän Schröder: „Ihr dankbares Abschiednehmen war rührend und bewegte mich tief und unvergesslich.“

19. Juni: Abends, um 20 Uhr, hat der letzte Passagier die *St. Louis* verlassen. Bereits vier Stunden später läuft sie wieder nach New York aus – zu einer Kreuzfahrt für amerikanische Millionäre.

Mehr als zwei Drittel der Passagiere überleben das „Dritte Reich“. Viele der auf dem Kontinent verbliebenen Familien werden jedoch nach dem Vormarsch der deutschen Truppen gefangen genommen und in Konzentrationslagern ermordet – nach neuen Forschungsergebnissen werden 254 der *St.-Louis*-Passagiere von Nationalsozialisten getötet.

Nachdem die *St. Louis* in Antwerpen wieder mit Proviant und Treibstoff ausgerüstet ist, erreicht das Schiff den Hafen von New York, um 500 amerikanische Kreuzfahrtpassagiere zu einer Fahrt in die Karibik an Bord zu nehmen. Kapitän der Reisen: Gustav Schröder. Kurzfristig wird die vierte amerikanische Kreuzfahrt abgesagt und die Besatzung zurück an Bord befohlen. Noch in der Nacht zum 29. August verlässt das Schiff wegen drohender Kriegsgefahr den Hafen von New York. Kapitän Schröder erfährt über



GEHEIMNISVOLLE SEEKISTE: Darin schlummerten jahrzehntelang die Schätze von Kapitän Schröder Foto: Jürgen Glaevecke

LEERER BLICK: Kapitän Schröder auf seinem toten Schiff, das 1944 nach Bombentreffern Feuer gefangen hatte
Foto: Albert Cusian

> **„Ich empfinde Trauer darüber, dass viele der Armen, die sich in Frankreich, Holland und Belgien in Sicherheit glaubten, später durch den wahnsinnigen Krieg doch noch in die Hände von Verbrechern fielen und umkamen. Der Gedanke, dass es Menschen gegeben hat, die erst im KZ waren, dann die Passionsfahrt der *St. Louis* mitmachten, um schließlich im KZ elendig zu verenden, ist mehr als bedrückend."**
>
> Gustav Schröder

DAS ENDE: Ausgebrannt, wird das Schiff aus Kiel nach Hamburg geschleppt
Foto: Albert Cusian

Funk vom Kriegsausbruch und davon, dass sich zahlreiche deutsche Schiffe über das Nordmeer und den noch verbündeten russischen Hafen Murmansk in die Heimat zu retten versuchen. Das Schiff wird abgedunkelt, der Schornstein erhält einen Tarnanstrich. Die *St. Louis* trägt nun den Namen *Louise* mit dem neutralen Heimathafen Amsterdam.

Trotz des Ausfalls der Steuerbordmaschine und des Kreiselkompasses sowie fehlenden Kartenmaterials für die Nordroute (nur ein alter Schulatlas wird an Bord gefunden) führt Kapitän Schröder sein Schiff zwischen Island und Grönland hindurch, an der Insel Jan Mayen vorbei, Ende September nach Murmansk. Dort verlässt – bis auf 15 Mann – die Besatzung das Schiff und wird per Bahn nach Deutschland zurückgebracht. Die *St. Louis* wird in Murmansk repariert.

Zwei Tage vor Weihnachten, bei Schnee, Nebel und Winterstürmen, geht Kapitän Schröder mit seiner kleinen Crew wieder in See. Das Schiff durchbricht ohne Feindkontakt die britische Seeblockade auf ihrem Weg zurück nach Hamburg. Am Vormittag des 1. Januar 1940 macht die *St. Louis* wieder im Hamburger Hafen fest, feierlich begrüßt vom Vorstand und zahlreichen Mitarbeitern der Reederei. Alle Besatzungsmitglieder werden mit Orden ausgezeichnet.

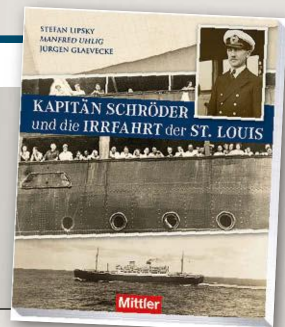
Oktober 2019: Von Gustav Schröder ist nichts geblieben als ein schwarzer Grabstein auf einem Hamburger Friedhof und eine verwitterte Seekiste, die sein Großneffe Jürgen Glaevecke auf dem Dachboden des Familienhauses entdeckt hat. Darin das Vermächtnis von Gustav Schröder, Manuskripte, Fotos, Modelle. Filmemacher Manfred Uhlig stößt bei Recherchen im Hamburgischen Staatsarchiv auf das Schicksal des Kapitäns und seines Schiffs. Er findet Schröders Grabstelle. Auf dem Friedhof hinterlässt er eine Nachricht mit der Bitte, Kontakt zu ihm aufzunehmen. Kurz darauf meldet sich Jürgen Glaevecke, der Großneffe von Kapitän Schröder, bei Manfred Uhlig. Er zeigt ihm die Seekiste, erzählt die Geschichte und Uhlig dreht einen viel beachteten NDR-Dokumentarfilm. Verleger Peter Tamm, Stefan Lipsky, Manfred Uhlig und Jürgen Glaevecke starten ein Buchprojekt.

Kapitän Gustav Schröder, das eingeschriebene Parteimitglied, hat sich auf der „Reise der Verdammten", wie später ein *St.-Louis*-Film hieß, um das Wohlergehen seiner jüdischen Passagiere herausragend bemüht. Als sie ihn bitten, während der Gebetsstunde das Hitlerbild an der Wand abhängen zu dürfen, stimmt er zu.

Wer war dieser Gustav Schröder? Was wir wissen: Er muss ein freundlicher, eher introvertierter Mensch gewesen sein, musisch begabt, schriftstellerisch veranlagt. Für die außergewöhnlichen Verdienste um die Rettung seiner jüdischen Passagiere erhielt Schröder nach dem Krieg das Bundesverdienstkreuz und zählt in Israel zu den „Gerechten unter den Völkern." ⚓

DAS BUCH

Lipsky, Stefan/Uhlig, Manfred/Glaevecke, Jürgen: *Kapitän Schröder und die Irrfahrt der St. Louis*. Mittler, Hamburg 2019, 160 Seiten, 19,95 Euro



Ein Trossschiff entscheidet über den weiteren Kriegsverlauf

ZWISCHENFALL ALTMARK

Am 16. Februar 1940 kaperten britische Marinesoldaten die in norwegischen Hoheitsgewässern liegende *Altmark* und befreiten darauf internierte Gefangene. Ein Nervenkrieg begann, an dessen Ende Hitler den Befehl für „Weserübung" gab Von Dr. Armin Kern

Dieser Stoff liefert alles, was zum Handlungsgerüst eines Spitzendramas gehören könnte: Krieg, ein Katz- und Mausspiel auf hoher See, geheime Absprachen, die spektakuläre Kaperung eines Schiffes, Verwicklungen auf höchster diplomatischer Ebene, eine elektrisierte Weltöffentlichkeit und schließlich der Entschluss zu weiteren militärischen Aktionen, die eine neue Front eröffneten. Dabei lag das Schiff, um das es geht und das zum Ausgangspunkt für die Besetzung Norwegens und Dänemarks durch die Wehrmacht werden sollte, nur zufällig hoch droben im Jössingfjord. Es hätte auch ganz woanders oder schon sicher in einem Heimathafen sein und seine brisante Fracht – 303 vom Panzerschiff *Admiral Graf Spee* übernommene Kriegsgefangene – in Verwahrung an Land geben können.

Das deutsche Trossschiff *Altmark* betankte und versorgte die von September bis Dezember 1939 in regelmäßigen Abständen im Nord- und Südatlantik operierende *Admiral Graf Spee*. Zu diesem Zweck führte das 14.367 BRT große, mit zwei 2-cm-Flak bewaffnete Hilfsschiff die sogenannte Reichsdienstflagge, aber auch falsche Nationalflaggen. Um unentdeckt zu bleiben, gab sich die *Altmark* einmal als Norweger aus, ein anderes Mal als Amerikaner. Bei den Rendezvous mit dem Panzerschiff übernahm der Versor-



FLAGGE ZEIGEN: Die *Altmark* war als „Staatsschiff" zwischen Hilfs- und Kriegsschiff klassifiziert und führte daher nicht die Reichskriegsflagge, sondern die anders gestaltete sogenannte Reichsdienstflagge
Foto: Interfoto/Hermann Historica

SPEKTAKULÄRE AKTION: Nach der erfolgreichen Kaperung der Briten liegt die *Altmark* handlungslos im norwegischen Jössingfjord
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto



HEIKLE SITUATION: **Norwegische Torpedoboote eskortieren die *Altmark* in den Jössingfjord, können sie in den eigenen Gewässern aber nicht vor dem britischen Übergriff auf das deutsche Schiff schützen** Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

ger Besatzungsmitglieder der von *Admiral Graf Spee* versenkten neun Handelsschiffe, für die im Schiffsrumpf eigens Zellen eingerichtet waren und für die Wachpersonal abgestellt werden musste.

Allerdings betraf das nur die einfachen Seeleute, die Offiziere mit ihrem wertvollen Hintergrundwissen verblieben auf dem deutschen Kriegsschiff. Als die *Spee* dann am 17. Dezember vor Montevideo durch Selbstversenkung unterging, sickerten eben durch jene Offiziere Informationen zur britischen Marineführung von der Existenz und Bestimmmung der *Altmark* als Gefangenentransporter durch.

Jäger und Gejagte

Die Royal Navy unternahm in der Folgezeit alle Anstrengungen, das geheimnisvolle Schiff zu stellen, um ihre Landsleute zu befreien. Aber der Kommandant der *Altmark* Kapitän Heinrich Dau hatte Wind von dem britischen Vorhaben bekommen und trat durch die englische Blockadelinie südlich von Island umgehend die Heimreise an.

Im Morgengrauen des 14. Februar befand sich die *Altmark* nördlich des Trondheim-Fjordes, und Dau plante, auf den gängigen Handelsrouten durch neutrale norwegische Hoheitsgewässer nach Deutschland zurückzukehren. Während dieser Zeit ließ Hitler vorsorglich alle drei Wehrmachtteile Überlegungen für den Fall zu Papier bringen („Studie Nord“), dass alliierte Streitkräfte in Norwegen landen würden. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Erich Raeder ging davon aus, dass „unmittelbare Aktionen der Alliierten sehr bald zu erwarten sein würden“. Dies würde nicht nur ein Ende der norwegischen Neutralität bedeuten, sondern auch der kriegswichtigen Zufuhr des schwedischen Eisenerzes nach Deutschland. Das deutsche Oberkommando richtete also im Winter 1939/40 seine Aufmerksamkeit verstärkt nach Norden, angefeuert vom finnisch-sowjetischen Winterkrieg, der ein Eingreifen der Briten zumindest nicht ausschloss.

> „Any Englishmen down here? Come on, the Navy ’s ’ere“
>
> Der britische Offizier, der die Enterung geleitet hatte

Ausgerechnet in dieser Phase äußerster Anspannung sowohl im alliierten wie im deutschen Lager fuhr die *Altmark* nördlich von Trondheim in neutrale norwegische Gewässer und musste Untersuchungen der Behörden zulassen. Der Kommandant verschwieg dabei die Existenz der Kriegsgefangenen – ein klarer Bruch geltender Regeln, der Dau das Recht nahm, Durchfahrt zu verlangen. Wiederum kam es zu Kontrollen, und wiederum wimmelte Dau die Beamten ab mit der Erklärung, die *Altmark* sei ein „Staatsschiff“ mit dem offiziellen und daher dem Untersuchungsrecht entzogenen Auftrag, Dieselöl von Port Arthur ins Deutsche Reich zu befördern.

Die Aktion beginnt

Konteradmiral Carsten Tank-Nielsen, Seebefehlshaber in Bergen, ließ sich jedoch nicht täuschen; er wollte es genauer wissen und forderte Dau erneut auf, umfassende Kontrollen auf der *Altmark* zuzulassen, denen sich der Kommandant abermals widersetzte.

Ein Wort gab das andere, die Norweger fingen Funksprüche der *Altmark* ab als Beweis für die Verletzung der Neutralitätsbestimmungen, woraufhin Dau den Weg der Entschuldigung wählte und damit durchkam. Allerdings untersagte Tank-Nielsen ihm die Weiterfahrt nach Bergen und wies stattdessen die gefährliche Route über die Außenküste Norwegens an. All dies unter den Augen kreisender britischer Blenheim-Bomber, die sich nicht um etwaige Neutralitätsverletzungen scherten und um 14:50 Uhr des 16. Februar den Standort des deutschen Schiffes genau aufnahmen.

Prompt dauerte es nur etwas über eine Stunde, bis unter norwegischem Protest die britischen Zerstörer der 4. Zerstörer-Flottille *Cossack, Intrepid* und *Ivanhoe* mit dem Befehl eintrafen, die Gefangenen der *Altmark* zu befreien, die in Begleitung norwegischer Tor-



ANGRIFFSBEFEHL: Der britische Zerstörer *Cossack* setzte das Enterkommando über. Weshalb die Deutschen kaum Gegenwehr leisteten, ist bis heute unklar Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto



ÜBERLEBT UND GLÜCKLICH: Einige der 303 befreiten Gefangenen der *Altmark* nach ihrer Rückkehr nach England Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto



DIE TOTEN DER *ALTMARK*: Den völlig überraschenden Coup der Briten mussten diese Soldaten der Kriegsmarine mit dem Leben bezahlen Foto: SZ-Photo

pedoboote und Küstenfahrzeuge Fahrt aufnahm. Dann folgte der durch Abdrängen und Warnschüsse faktische Angriff der britischen Kriegsschiffe auf norwegischem Hoheitsgebiet, das zu verlassen sich die *Altmark* weigerte, woraufhin nach zwei vergeblichen Enterversuchen (eines Beiboots der *Intrepid* und durch die *Ivanhoe*) die *Cossack* längsseit zu gehen versuchte.

Das mittlerweile in den schmalen Jössingfjord eingelaufene deutsche Trossschiff konterte mit der Absicht, den Zerstörer auf die Küste zu drücken, und rammte ihn dabei leicht, was das aus einem Offizier und 20 Mann bestehende Enterkommando der *Cossack* nicht hinderte, kurz vor Mitternacht feuernd überzusetzen.

Politische Folgen

Von der 133 Mann zählenden Besatzung der *Altmark* fielen sieben, einer ertrank, fünf erlitten Verletzungen. Die Briten hatten keine Verluste, lediglich ein Mann war durch einen Streifschuss verwundet worden. Die Gefangenen waren schnell gefunden und an Bord der *Cossack* verbracht, alle Deutschen ließ man zu deren Erstaunen zurück.

Das britische Vorgehen in neutralen Gefilden hatte natürlich ein diplomatisches Nachspiel, Verstimmungen waren die unmittelbare Folge: Die Norweger warfen den



MAL FALSCH, MAL SCHIEF: Der deutsche Kapitän Dau, hier beim Verhör, hatte nicht immer die Wahrheit gesagt, aber Norweger und Briten hatten die Regeln jeweils zu ihren Gunsten ausgelegt und sich damit in eine rechtliche Grauzone gebracht Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

Briten eine schwere Neutralitätsverletzung vor (die London zwar eingestand, aber als „technisch" abwertete) und forderten sogar Wiedergutmachung. Diese wiederum beschwerten sich über die nachlässigen Kontrollen und hielten der Regierung in Oslo vor, dem deutschen Schiff einen ungewöhnlich umständlichen Kurs und damit den mehrtägigen Aufenthalt in norwegischen Gewässern gewährt zu haben, was ebenfalls gegen das Regelwerk verstoßen habe.

Jede Seite machte ihre eigene Rechtsauffassung geltend, und auch das Verhalten des deutschen Schiffes war alles andere als einwandfrei. Zum einen sorgte der uneindeutige Status der *Altmark* („Staatsschiff") für Unklarheiten hinsichtlich seiner Behandlung als Kriegs- oder Handelsschiff, zum zweiten hätte Dau nicht ohne Weiteres Funksprüche absetzen lassen dürfen, und dass er drittens die Fragen der Kontrolleure ausweichend beziehungsweise falsch beantwortetet hatte, ging gegen das Gesetz.

Befehl zum Angriff

In der deutschen Regierung stiegen nach dem Zwischenfall durch die *Altmark*, die nach ihrer Freigabe nach Deutschland zurückkehrte und in *Uckermark* umbenannt wurde, die Befürchtungen weiterer Aktionen der Alliierten in Skandinavien. Raeder meinte: „Durch dieses Ereignis erhielt die ganze Norwegenfrage ein wesentlich anderes Gesicht, denn nun war eindeutig bewiesen, daß die norwegische Regierung nicht in der Lage gewesen war, ihre Neutralität aufrechtzuerhalten." Hitler drängte nunmehr auf die Vorbereitungen für eine Besetzung Dänemarks und Norwegens und erließ am 1. März die „Weisung für ‚Fall Weserübung'". ⚓

Hamburgs schwimmendes Wahrzeichen

Die „Grüne Lady“

Als „geborene“ Bremerhavenerin liegt die *Rickmer Rickmers* sicher an den Landungsbrücken und ist eines der Highlights der Hansestadt. Bis das dreimastige ehemalige Frachtsegelschiff in Hamburg festmachte, hat es einiges erlebt

Von Ingo Thiel

Es regnet in Strömen, das Schiff rollt stark bei hoher Dünung aus Richtung Süden. Der seit drei Tagen böige Wind hat zugenommen und bläst beständig, die Bramsegel wurden bereits in der Nacht festgemacht. Am Nachmittag kommt dann das Kommando, bis auf das Großuntermarssegel das gesamte Tuch abzufieren und zu sichern. Wind und See haben weiter stark zugenommen, der Kapitän lässt auf Backbord Halsen drehen.

Kurz vor Mitternacht weht es orkanartig, als eine hohe Woge die *Rickmer Rickmers* auf die Seite wirft und der geladene Reis übergeht. Die Crew kappt sofort das Großuntermarssegel, aber das Schiff richtet sich nicht wieder auf. Die *Rickmer Rickmers* liegt mehr als 30 Grad nach Steuerbord über, das Wasser steht bis zur Höhe der Großluke.

Es läuft eine mächtige See, die das Schiff überflutet und alles, was nicht vertäut ist, mit sich reißt. Brückenschanzung, Ruderhaus, Kappe und Rettungsboot werden über Bord geschlagen. Herumtreibende, gebrochene Eisen- und Holzteile reißen die Persenningen von den Luken. In Logis und Mitschiffshaus sind die Türen eingedrückt, die Verschanzung an Steuerbord ist verbogen, eine Reihe von Stützen gebrochen und Seewasser fließt in die Ladung.

Aber urplötzlich ist die größte Gewalt des Sturms vorüber, der Wind nimmt rasch ab und der Regen hört auf. Die Mannschaft kann mehr Segel setzen und schaufelt etwa 60 Tonnen Reis aus dem Zwischendeck über Bord, das Schiff richtet sich wieder auf. Die nächsten Tage ist die gesamte Crew mit Reparaturen beschäftigt, selbst neue Brassen müssen geschoren werden, weil die alten über Bord gegangen sind.

Nur knapp entkommt die *Rickmer Rickmers* in der Nacht vom 3. auf den 4. Januar 1906 in einem Taifun rund 400 Seemeilen südöstlich der Insel Mauritius dem Untergang. Bereits zwei Jahre zuvor, im August 1904, verlor das 1896 auf der Rickmers-Werft in Geestemünde gebaute, 97 Meter lange Vollschiff mit querstehenden Rahen an allen Masten während eines Orkans vor dem Kap der Guten Hoffnung seinen Kreuzmast und drohte zu kentern. Die 20-köpfige Besatzung kappte den oberen Teil des dritten Masts und rettete das Schiff mit großer Mühe in den Nothafen Kapstadt. Dort





WEIT GEREIST: Ob Helgoland oder Hongkong in Sicht – die *Rickmer Rickmers* kennt die großen Meere dieser Erde
Foto: picture-alliance/dieKLEINERT

VIEL ARBEIT: Das Hamburger Museumsschiff liegt am 8. August 2016 auf der Werft Blohm + Voss im Dock und wird von Arbeitern markiert. Das Segelschiff wird regelmäßig umfassend überholt und modernisiert

Fotos: picture-alliance/dpa (2)



WITZIGE GALIONSFIGUR: Der dreijährige Rickmer, Enkel des Firmengründers der Reederei Rickmers, Rickmer Clasen Rickmers, ziert den Bug des Schiffes

Foto: picture-alliance/imagebroker



VIELE NAMEN: Diese Glocke trug immer den Namen *Rickmer Rickmers*, aber das Schiff hatte auch andere Bezeichnungen: *Max, Flores, Sagres, Santo André*

Foto: picture-alliance/Bildagentur-online

wurde der havarierte dritte Mast ersetzt und das Vollschiff aus Kostengründen zur Bark umgetakelt. Statt Rahsegel trug es dann am hinteren Mast sogenannte Schratsegel (längsschiff stehende Gaffelsegel), die von der relativ kleinen Crew leichter zu bedienen waren. Von nun an fuhr der Frachtensegler also als Bark und kehrte im Dezember 1904, zwei Monate zu spät, nach Bremerhaven zurück.

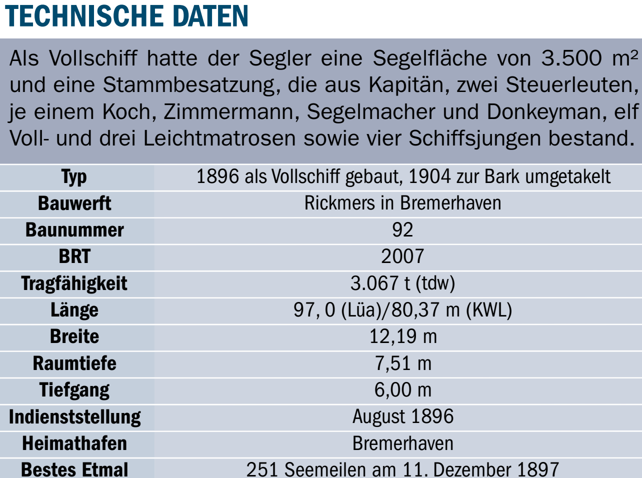
Baunummer 92

Dort, auf der Werft der Reederei Rickmer Clasen Rickmers, war die *Rickmer Rickmers* im August 1896 vom Stapel gelaufen. Eine eher ungewöhnliche Galionsfigur zierte ihren Bug: Wo bei vielen Schiffen Löwen, Nixen oder auch Ritter den aufspritzenden Wellen trotzten, war bei dem stolzen Dreimaster ein kleiner, pausbäckiger Junge im Matrosenanzug zu sehen. Es handelte sich um den dreijährigen Rickmer, Enkel des zehn Jahre zuvor verstorbenen Firmengründers der Reederei Rickmers, Rickmer Clasen Rickmers.

Vater und Reedereierbe Peter Rickmers gab der Baunummer 92 den Namen seines kleinen Sohnes. Die erste Reise führte das Schiff nach Hongkong, wo es Reis und Bambus lud und nach Deutschland brachte. Geführt wurde das Schiff mit der 21-köpfigen Besatzung bis 1899 von Kapitän Hermann Hinrich Ahlers aus Brake, dann übernahmen die Kapitäne Albert Baake (bis 1903), E. L. Kohlmann (bis 1905), H. Schwegmann (bis 1907), D. W. Janssen (bis 1909), Nicolaus Möller (bis 1910) und H. Ahlers aus Elsfleth (bis 30. März 1912). Es unternahm insgesamt zwölf Rundreisen, zumeist über die Vereinigten Staaten nach Fernost, beladen mit Kistenöl von Philadelphia nach Tokio. Noch vor dem Ersten Weltkrieg stieß die Reederei Rickmers aber alle Segelschiffe ab, um sie durch moderne Dampfschiffe zu ersetzen.

Konkurrenz: moderne Dampfer

1912 wurde die im Hafen von Delfzyl liegende Rickmer Rickmers an die Hamburger Reederei Carl Christian Krabbenhöft verkauft und am 15. April unter dem neuen Namen *Max* in das Hamburger Schiffsregister



TECHNISCHE DATEN

Als Vollschiff hatte der Segler eine Segelfläche von 3.500 m² und eine Stammbesatzung, die aus Kapitän, zwei Steuerleuten, je einem Koch, Zimmermann, Segelmacher und Donkeyman, elf Voll- und drei Leichtmatrosen sowie vier Schiffsjungen bestand.

Typ	1896 als Vollschiff gebaut, 1904 zur Bark umgetakelt
Bauwerft	Rickmers in Bremerhaven
Baunummer	92
BRT	2007
Tragfähigkeit	3.067 t (tdw)
Länge	97, 0 (Lüa)/80,37 m (KWL)
Breite	12,19 m
Raumtiefe	7,51 m
Tiefgang	6,00 m
Indienststellung	August 1896
Heimathafen	Bremerhaven
Bestes Etmal	251 Seemeilen am 11. Dezember 1897

eingetragen. Unter der Führung von Kapitän Peter Jensen fuhr die *Rickmer Rickmers* in den nächsten beiden Jahren in der noch Gewinn bringenden Salpeterfahrt nach Chile. Auf dem Hinweg wurde Kohle von Wales nach Chile und zurück Salpeter von Chile nach Europa transportiert.

In neutralem Hafen

Auf der Heimreise von Chile überraschte dann aber 1914 der Ausbruch des Ersten Weltkriegs die Crew. Das Schiff hatte den chilenischen Hafen Iquique, beladen mit Salpeter, am 23. Juni verlassen. Erst Ende August erfuhr Kapitän Jensen von einem schwedischen Segler auf dem Atlantik, dass in Europa seit einem Monat Krieg herrschte und Großbritannien direkt nach Kriegsbeginn ein Handelsverbot gegen Deutschland erlassen hatte.

Ein Durchbruch der Seeblockade war mit einem Frachtensegler undenkbar, und so traf Kapitän Jensen die Entscheidung, den Hafen von Horta auf der zu den Azoren gehörenden Insel Faial anzulaufen, um in diesem neutralen portugiesischen Hafen das Ende des Krieges abzuwarten. Am 17. September 1914 fiel der Anker auf Reede, die Mannschaft blieb beim Schiff.

Knapp eineinhalb Jahre später aber, am 23. Februar 1916, beschlagnahmte die portugiesische Regierung alle in ihren bis dahin neutralen Häfen liegenden deutschen Schiffe. Dieser Zugriff, hieß es, sei kein kriegerischer Akt, sondern „im öffentlichen Interesse". Daraufhin erklärte Deutschland den Portugiesen den Krieg, und am 26. Februar 1916 musste die Besatzung die *Max* verlassen, die deutschen Seeleute wurden interniert und erst im November 1919 wieder entlassen. Immerhin hatten sie überlebt.

Das konfiszierte Schiff wurde von Portugal den Briten zur Verfügung gestellt. Unter dem Namen *Flores* transportierte es fortan

HAMBURGER INSTITUTION: Seit 1983 liegt das Schiff an den Landungsbrücken und steht ganz oben auf der Liste der Sehenswürdigkeiten
Foto: picture-alliance/imagebroker

DOPPELTE ATTRAKTION: **Gemeinsam mit der *Alexander von Humboldt II*, einem Ausbildungsschiff u. a. der Deutschen Marine und der erste Großsegler, der seit der Barkentine *Lili Marleen* (1994) in Deutschland gebaut wurde**
Foto: picture-alliance/radio tele nord



NICHT BERÜHREN: **Die Kombüse ist ein besonderes Schmuckkästchen des Schiffes und darf nur bestaunt, nicht betreten werden**
Foto: picture-alliance/imagebroker

EDLES INTERIEUR: **In der für Besucher zugänglichen Offiziersmesse sind exquisite Hölzer verbaut, die Eleganz und Gediegenheit ausstrahlen**
Foto: picture-alliance/imagebroker

Kriegsgüter für das Vereinigte Königreich über den Atlantik. Nach Kriegsende wurde der Segler von Großbritannien an die Portugiesen zurückgegeben. Die Frachtraten waren aber trotz fehlender Tonnage aufgrund des Krieges für Segler drastisch gesunken, Dampfschiffe hatten sich endgültig durchgesetzt, und so wurde die Bark zunächst einmal aufgelegt.

Erst 1924 übernahm die portugiesische Marine das Schiff und ließ es auf der Staatswerft Arsenal do Alfeite bei Lissabon für den Nachwuchs zum Segelschulschiff *Sagres* umrüsten. Der Laderaum wurde zu Wohn- und Schulungsräumen für die Kadetten umgebaut. Im Zwischendeck schliefen die Matrosen in Hängematten. Im Achterschiff lagen die Offizierkabinen rund um die Offiziermesse, die eine Bronzebüste des Prinzen von Sagres zierte. Unter der Back wurden Kombüsen und Bäckerei eingerichtet, die alten Logis verschwanden.

Moderne Anlagen

Im neuen Hospital mit OP-Saal konnten bis zu 14 Mann versorgt werden. Der Großsegler erhielt außerdem elektrische Beleuchtung und Funk sowie moderne nautische Geräte. War auf dem Frachtsegler lediglich eine 23-köpfige Besatzung unterwegs, kam das Segelschulschiff auf insgesamt 186 Offiziere, Unteroffiziere, Mannschaften und Kadetten. Zwar blieben Rumpf, Masten, Rahen und Bugspriet, aber eine gravierende Maßnahme veränderte das Schiff auch von außen: Die Galionsfigur des kleinen *Rickmer Rickmers* wurde abgebrochen und durch eine Figur des portugiesischen Prinzen Heinrich der Seefahrer ersetzt. Bis heute ist der Verbleib der Figur des kleinen Jungen, des ersten und jetzigen Namensgebers *Rickmer Rickmers*, ungeklärt. Sie bleibt verschollen.

Vier Monate pro Jahr segelte die *Sagres* im Rahmen der Kadettenausbildung im Atlantik. Ihre Reisen führten meist nach Madeira und zu den Kapverden, aber auch nach New York oder Buenos Aires. Den Rest des Jahres lag das Schiff auf dem Tejo vor Anker. Im Jahr 1931 wurden zwei 350-PS-Krupp-Dieselmotoren mit den dazugehörenden Hilfsmaschinen als Hilfsantrieb eingebaut. Damit stieg der Komfort des Schulschiffes und es konnte eine Geschwindigkeit von rund zehn Knoten erreicht werden.

Große Aufmerksamkeit bekam die *Sagres* bei den im Juli 1956 erstmals durchgeführten Tall Ships' Races, der Langstrecken-Regatta

der Windjammer. Zwei Jahre später triumphierte das portugiesische Schulschiff sogar und schlug das norwegische Schulschiff *Christian Radich*, Sieger der ersten Auflage, die *Mercator* und die *Flying Clipper*. Auf der 1.325 Seemeilen langen Strecke von Brest nach Las Palmas konnte der ehemalige Frachtensegler seine Qualitäten voll ausspielen.

Erst abgetakelt …

Doch als die Portugiesen 1962 ein neues Segelschulschiff, die ehemalige *Albert Leo Schlageter*, ebenfalls unter dem Namen *Sagres* in Dienst stellten, wurde die alte Bark nicht mehr gebraucht und schied aus dem aktiven Flottendienst aus. Das Schiff wurde abgetakelt, die Masten gekappt und unter dem Namen *Santo André* als Depotschiff im Marinehafen Alfeite genutzt. Dort lag die Hulk als schwimmendes Lagerhaus, bis der Verein „Windjammer für Hamburg e.V.“ 1978 auf das Schiff aufmerksam wurde.

Am 4. Dezember 1974 vom Vorsitzenden des Hamburger Hafen-Vereins, Wilhelm „Fiete“ Schmidt, gegründet, hatte der Windjammer-Verein das Ziel, Hamburgs „Vergangenheit als Kauffahrtei- und Schiffahrtstadt in lebendiger Erinnerung zu halten“ und suchte einen Großsegler als Museumsschiff für den Hamburger Hafen. Die *Staatsrat Lehmkuhl*, eine Bark, die einer Reederei im norwegischen Bergen gehörte, war mit einem Preis von zwei Millionen D-Mark schlichtweg zu teuer.

Den Viermaster *Padua*, die seit 1960 in Lübeck-Travemünde liegende *Passat* und die *Peking*, einen der berühmten Flying-P-Liner der Reederei Laeisz, fasste man ins Auge, doch die Sowjetunion wollte das für ihre Marine unter dem Namen *Kruzenstern* fahrende Segelschulschiff nicht veräußern. Sogar eine Bergung der stählernen Bark *Plus*, die in 45 Meter Tiefe vor den Aaland-Inseln lag, wurde erwogen, aber wieder verworfen. Und auch die Verhandlungen für die ehemalige *Rickmer Rickmers* schlugen fehl. Portugal forderte 430.000 D-Mark für die Hulk – das war den Hanseaten zu viel.

Doch fünf Jahre und etliche Verhandlungen später hatte es „Fiete“ Schmidt geschafft: Der unermüdliche Vereinsvorsitzende fädelte ein Tauschgeschäft ein. Als Gegenleistung für die *Santo André* bekamen die Portugiesen den Stahl-Gaffelschoner *Anne-Linde* (heute *Polar*). Rund 350.000 D-Mark musste der Verein, der sich durch Spenden finanzierte, für Kauf und Ausstattung der *Anne-Linde* aufbringen. Nach Übergabe der Papiere erhielt die *Rickmer Rickmers* ihren ersten Namen zurück. Am 28. April 1983 wurde dafür die heruntergekommene Hulk in Lissabon übergeben und seeklar gemacht. Dann schleppte sie die *Baltic* der Bugsier-Reederei kostenlos nach Hamburg.

… und dann angekauft

An den Landungsbrücken drängten sich die Zuschauer, nicht nur wegen des 794. Hamburger Hafengeburtstages herrschte Volksfeststimmung. Rund 100.000 Menschen waren gekommen, um am 7. Mai 1983 die Ankunft der *Rickmer Rickmers* zu erleben. Aus dem Krähennest vom Dach der Landungsbrücken moderierte Carl-Heinz Hollmann die Ankunft und spielte Glockengeläut der Hamburger Kirchen ein.

Die ergriffenen Menschen am Ufer sangen die Nationalhymne, Kapellen spielten, Shanty-Chöre sangen, die Schlepper tuteten und jedes Schiff ließ zur Begrüßung nahezu ununterbrochen die Typhone heulen. Einige Tage konnte die Bevölkerung das Schiff be-



EINE VON VIELEN: Und doch ganz eigen, hat die *Rickmer Rickmers* ihren festen Platz in der Galerie der Schönen
Foto: picture-alliance/imagebroker

IN VOLLER PRACHT: Das Schiff steht für das Motto des von Fiete Schmidt gegründeten Hafen-Vereins: „Hamburgs Vergangenheit als Kauffahrtei- und Schiffahrtstadt in lebendiger Erinnerung zu halten“
Foto: picture-alliance/imagebroker

sichtigen. Danach wurde es an den Europakai der HDW verholt und gedockt. Mit Ultraschallmessungen wurden die Schäden festgestellt. Das Ergebnis: Reparaturen und Umbau zum Museumsschiff kosteten rund sieben Millionen D-Mark.

Der Verein rief zur freiwilligen Hilfe auf und ein Stamm von 50 Helfern arbeitete an den Wochenenden. Werftobjektleiter Hermann Prigge zeigte sich zwar vom Zustand des Unterwasserschiffs angenehm überrascht, aber die Außenhaut musste geöffnet werden, um 2.000 Tonnen nassen Sand-, stein- und Stahlballast aus den Tanks holen zu können. Anfang 1984 wurden dann ABM-Mittel zur Verfügung gestellt, mit denen zwölf arbeitslose Schiffbauer und Schweißer eingestellt werden konnten.



HOHE AUSZEICHNUNG: Uwe Seeler ist eine von 17 Personen bzw. Organisationen, die sich Ehrenkapitän des Schiffes nennen dürfen
Foto: picture-alliance/dpa

Runderneuerung

Bei den umfangreichen Restaurierungsarbeiten wurden der Rumpf innen und außen konserviert, die Stahlplatten gesandstrahlt, verdickt und gestrichen, ein neues Holzdeck verlegt, die Deckshäuser repariert, die Takelage vervollständigt, Klima- und Lüftungsanlage eingebaut, im Maschinenraum eine der beiden Dieselmaschinen instand gesetzt, die andere durch eine Dampfmaschine ersetzt und der Innenausbau vorangetrieben.

Auf ein Detail legten die Sanierer besonderen Wert: Die Galionsfigur des kleinen Jungen sollte zurück an ihren Platz. Die verwitterte Holzfigur Heinrich des Seefahrers wurde abgenommen und aufgearbeitet, sie ist heute im Museum ausgestellt. Am 20. Oktober 1984 begann dann der Bildhauer Dieter Meyer anlässlich der 24. Deutschen Boots-Ausstellung in Hamburg mit den Arbeiten an einem Duplikat der ursprünglichen Galionsfigur. Als Holz dienten die originalen, ausgemusterten Deckplanken der *Rickmer Rickmers*. Am 4. September 1987 begrüßte der Erste Bürgermeister Hamburgs, Klaus von Dohnanyi, den Dreimaster an den Landungsbrücken. Zehntausende Zuschauer standen an den Ufern der Elbe und jubelten der von den Schleppern *Bugsier 5* und *Wilhelmine* gezogenen Bark zu. Fontänen spritzende Feuerlöschboote, voll besetzte Hafenbarkassen und Hunderte privater Sportboote begleiteten die Triumphfahrt von Blankenese elbaufwärts an den endgültigen Liegeplatz am Fiete-Schmidt-Anleger. An Bord fand zur offiziellen Übernahme ein Senatsempfang statt.

Die *Rickmer Rickmers* ist längst zu einem Wahrzeichen der Hansestadt geworden, die „Grüne Lady“ nennen die Hamburger ihren Großsegler liebevoll. Seetüchtig ist das Schiff mit dem charakteristischen grünen Rumpf nicht mehr, den Anleger verlässt es nur noch für Überholungen im Dock, denn auch ein Museumsschiff muss alle sieben Jahre turnusmäßige Inspektionen absolvieren. Zum letzten Mal lösten im August 2016 Werftarbeiter die schweren Riegel an den Ruckfendern, und der Dreimaster wurde mithilfe von zwei Schleppern bis zur anderen Elbseite geschleppt. Im Dock 16 der Werft Blohm + Voss stand die bisher umfangreichste Renovierung an, seit das Schiff in Hamburg lag.

Geld aus dem großen Topf

Bislang hatte die Stiftung Reparaturen immer selbst finanziert, jetzt konnte man erstmals auf öffentliche Gelder zurückgreifen. Die beiden Hamburger Bundestagsabgeordneten Johannes Kahrs (SPD) und Rüdiger Kruse (CDU) hatten sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass aus einem Denkmalschutztopf des Bundes rund 1,9 Millionen Euro bereitstanden.

Der Windjammer konnte umfassend renoviert werden, mit Ultraschall wurde die Stärke des 120 Jahre alten Stahlrumpfs gemessen. Überall dort, wo er weniger als drei Millimeter aufwies, wurden zwölf Millimeter dicke Stahlplatten aufgeschweißt. Außerdem mussten auch die bis zu 47 Meter hohen Masten mit Wanten und Stagen saniert werden und der Gastronomie- und Veranstaltungsbereich wurde aufgewertet.

Seitdem glänzt das einzigartige schwimmende Wahrzeichen wieder an den Landungsbrücken. Doch es kommt Konkurrenz: Ab 2025 soll die *Peking* am Grasbrook vor dem Neubau des Deutschen Hafenmuseums als Aushängeschild liegen – die Viermastbark ist frei nach dem Gassenhauer ein echter „Hamborger Veermaster“. Denn einen klitzekleinen Makel hat die *Rickmer Rickmers* für eingefleischte Hamburger halt doch: Sie stammt aus Bremen. ⚓

BESUCHERMAGNET Das Museumsschiff

Die *Rickmer Rickmers* liegt am Fiete-Schmidt-Anleger an den Hamburger Landungsbrücken und kann täglich von 10 bis 18 Uhr besichtigt werden. Im Herbst 1987 wurde das Schiff in eine neu gegründete Stiftung eingebracht. Diese finanziert sich selbst aus Eintrittsgeldern, Gastronomie oder Veranstaltungen und durch Spenden, erhält also keine Zuschüsse von städtischer oder staatlicher Seite. Ein Besuch lohnt immer: Gäste können das Schiff von oben bis unten erkunden. Zu sehen sind die engen Mannschaftsräume ebenso wie die Offizierskabinen.

Große Schautafeln, alte Fotos und nautische Exponate dokumentieren die spannende Geschichte des Frachtenseglers. Im Maschinenraum veranschaulichen eine Dampfmaschine und einer der Krupp-Dieselmotoren die drei Antriebsarten der letzten 100 Jahre – Wind, Dampf, Diesel. An Bord gibt es außerdem wechselnde Ausstellungen zu maritimen Themen sowie ein Restaurant mit hanseatischen Gerichten. Abenteuerlustige können den Großmast hinaufklettern: Über die Wanten geht es bis auf 30 Meter hinauf, von dort genießt man einen tollen Blick über den Hafen. Seit 2006 ist die *Rickmer Rickmers* offizielle Schiffspoststelle der Deutschen Post mit einem eigenen Sonderstempel. Neuerdings gibt es einen Escape Room mit drei Spielen und vielen Rätseln, die zu lösen sind.

Eintritt: Erwachsene 5 Euro, Kinder 3 Euro
Informationen unter: www.rickmer-rickmers.de



Der spannendste Moment der gesamten Bergung: Die Kapsel wird an Bord der *USS Hornet* gehievt

USS Hornet und Apollo 11 im Maßstab 1:144

Träger trifft Raumkapsel

Es war ein historischer Augenblick, als der Träger USS Hornet CVS-12 am 24. Juli 1969 die Raumkapsel Apollo 11 aus dem Ozean fischte. Dirk Mennigke hat den Moment in einem Diorama festgehalten

Von Dirk Mennigke



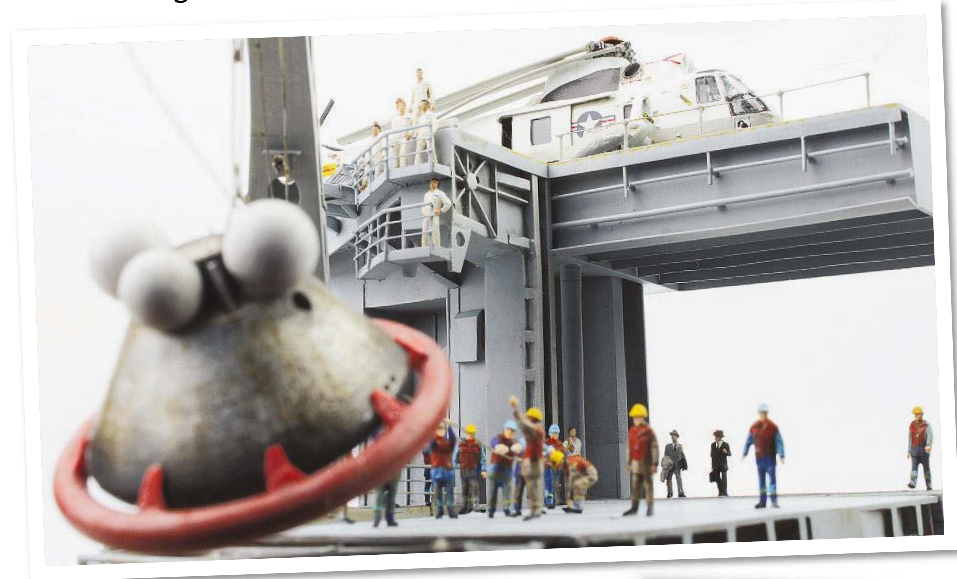
Die Farbe ist aufgebracht, erste Alterungsspuren bringen Leben in die doch relativ großen Flächen

Bausätze rund um das Thema Apollo 11 gibt es mehr als genug. Warum auf Wiederauflagen der 1970er- oder 1980er-Jahre zurückgreifen, bei denen erfahrungsgemäß sehr viel Nacharbeit und zusätzliche Detaillierung vonnöten sind, um ein halbwegs vernünftiges Modell zu erhalten? Ich schlug einen anderen Weg ein, denn es sollte etwas Besonderes sein, nichts von der Stange. Suchanfragen im Internet förderten umfangreiches Bildmaterial zutage.

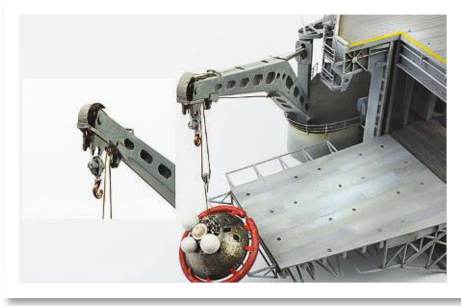
Nach Sichtung der Bilder entschied ich mich für den Scratch-Bau eines Teils der achteren Hangarsektion der *USS Hornet* inklusive des Bordkrans sowie des Schiffsaufzugs, auf den die Kapsel ohne große feierliche Zeremonie gehievt wurde. Zusätzlich verfügte ich über einen großen Fundus an Bildern des Museumsschiffs, die mir ein Clubkamerad zur Verfügung gestellt hatte.

Gesagt, getan. Als Erstes skalierte ich den Werftplan, den ich ebenfalls im Netz fand, auf den Maßstab 1:144. Dann ermittelte ich den Materialbedarf und checkte mein Lager. Es gibt schließlich nichts Schlimmeres, als mitten im Bastelrausch feststellen zu müssen, dass es an nötigem Zubehör mangelt.

Wie dieses Projekt zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden konnte, erfahren Sie in der neuesten Ausgabe von *ModellFan*, die am Kiosk für Sie bereit liegt.



Die Besatzung ist an Bord in 1:160. Der minimale Größenunterschied fällt aber nicht weiter störend auf



Die Kranhaken entstehen scratch aus vorhandenen Fotoätzteilen und allem, was die Restekiste zu bieten hat

Fotos: xxxxx



Per Stellprobe überprüft man die Höhenstaffelungen des Dioramas, die Ausrichtung des Helikopters sowie der Raumkapsel



***ModellFan* 2/2020 zeigt, wie ein echtes maritimes Unikat entsteht**

Gegendarstellung
„Die Verurteilten", Schiff Classic 7-2019

„Die Arbeit erschien unter sinnentstellender Überschrift mit Abbildungen, von denen nicht eine aus meinem Manuskript stammt und die die Verfälschung der Aussage meiner Arbeit noch gesteigert haben. Einige der gedruckten Bilder stammen offensichtlich aus meinem Buch *Schiffschirurgen von Kolumbus bis Nelson – vergessene Helden der Seefahrtsgeschichte*. Ich habe den Eindruck gewonnen, dass der verantwortliche Redakteur meine Arbeit gar nicht gelesen hat, sonst könnte so etwas eigentlich nicht passieren. Der Gipfel aber ist, dass der Text fast genau in der Mitte zu Ende ist und die zweite Hälfte der Arbeit einfach weggelassen wurde. Es handelte sich bei dieser Publikation um eine genaue Recherche zu einem bisher selten veröffentlichten Thema, das eigentlich entsprechende Aufmerksamkeit verdient hätte. Unter den gegebenen Umständen muss ich mit [sic!] von der hier erschienenen sinnenstellten [sic!] Veröffentlichung distanzieren und protestiere gegen eine unsachgemäße Manipulation meines Manuskripts."

Prof. Dr. Georg-Michael Fleischer, Plauen

„25 Prozent eines Jahrgangs sind nicht mehr ausbildungsfähig“

Der Admiral ist von Bord

Manfred Nielson war bis zu seinem Ausscheiden im September 2019 als „Stellvertretender Oberkommandierender des Alliierten Kommandos Transformation“ in Norfolk/USA ranghöchster Admiral der Deutschen Marine. Wie sieht er den gegenwärtigen Stand und die Zukunft der Marine? Mit ihm sprach kurz vor seiner Pensionierung Stephan-Thomas Klose

SCHIFF*Classic:* Sie sind der fünfte Admiral der Marine seit Aufstellung der Bundeswehr 1955. Dieser Rang wurde vor Ihnen erst vier Offizieren verliehen (Rainer Feist 2002, Dieter Wellershoff 1986, Günter Luther 1980, Armin Zimmermann 1972). Ist dieser höchste Dienstgrad der Marine immer automatisch mit der Funktion des Generalinspekteurs oder eines NATO-Befehlshabers verbunden?
Manfred Nielson: Das ist richtig. Es gibt in Deutschland national immer nur eine Vier-Sterne-Position, das heißt, wer national zum Admiral befördert wird, muss Generalinspekteur werden. Darüber hinaus hat Deutschland zwei internationale Verwendungen auf der Vier-Sterne-Ebene. Das sind heute der Chef des Stabes beim Allied Command Operations in Belgien und der Dienstposten in Brunssum als internationaler Befehlshaber im Wechsel mit dem Dienstposten des Deputy Supreme Allied Commanders Transformation in Norfolk.

SCHIFF*Classic:* Was hat Sie dazu bewogen, gleich nach dem Abitur 1973 als Reserveoffizieranwärter in die Bundesmarine einzutreten?
Manfred Nielson: In der Zeit gab es die erste Verweigerungswelle als Ergebnis der 68er-Proteste, aber für mich stand fest: Ich werde in den Streitkräften dienen. Ich stamme aus keiner begüterten Familie und habe mich daher für zwei Jahre verpflichtet, um Geld für mein anschließendes Studium anzusparen. Dass ich zur Marine gegangen bin, lag daran, dass ich ein bisschen von der Welt sehen wollte. Diese Möglichkeit bot die Marine mit dem Schulschiff *Deutschland* und dem Segelschulschiff *Gorch Fock*.

SCHIFF*Classic:* Aus den ursprünglich zwei Jahren sind dann aber deutlich mehr geworden. Wie kam das?



ALLES ERREICHT: Manfred Nielson blickt auf 46 Dienstjahre in der Marine zurück
Foto: Wilke/Bundeswehr



Manfred Nielson: Ja, es wurde deutlich mehr. Am Ende sind es eben nicht die Streitkräfte, sondern es sind die Menschen, mit denen man zu tun hat, die unsere Entscheidungen bestimmen. Ich bin auf einen Kommandanten getroffen, der mich von Anfang an in die Verantwortung genommen hat und der mich als Persönlichkeit beeindruckte. Ich kam mit 19 Jahren an Bord des Küstenminensuchbootes *Koblenz*. Kurz danach sind wir zu einer mehrwöchigen Ausbildungsfahrt in die Ostsee aufgebrochen.

Der Kommandant war ein weit vorausschauender Mann. Er hatte den 1. Offizier wegen einer Risikoschwangerschaft seiner Frau im Heimathafen belassen und war mit mir als einzigem Wachoffizier ohne Seefahrterfahrung ins Manöver gegangen. Mir war abends ganz schwindelig von all den Aufgaben: Krypto, Nautik, Schiffsführung. Aber das Vertrauen, das mir der Kommandant entgegenbrachte, begeisterte mich. Ich glaube, ohne den damaligen Kapitänleutnant Dieter Leder, der 2006 als Konteradmiral und Befehlshaber des Wehrbereichs I in den Ruhestand ging, wäre ich nach zwei Jahren ausgeschieden.

Ich habe mich dann für zwölf Jahre verpflichtet, gehörte zu den ersten Studenten der Bundeswehr-Universität Hamburg und habe Wirtschafts- und Organisationswissenschaften studiert. Aber das war nicht der Grund für meine Weiterverpflichtung. Vielmehr war es die Herausforderung, Menschen auszubilden, sie zu formen und zu einem Team zusammenzuschweißen, die mich damals fasziniert hat.

SCHIFF*Classic:* In Ihrer 46-jährigen Dienstzeit waren Sie Kommandant eines Minenjagdbootes, Kommandeur eines Minensuchgeschwaders, Schulkommandeur der Marineschule Mürwik, „Task Force Commander" am Horn von Afrika und Befehlshaber der Flotte. An welche Zeit denken Sie besonders gerne zurück?

Manfred Nielson: Für mich waren die Verwendungen die schönsten, in denen ich mit Menschen zusammenarbeiten und sie ausbilden durfte: die ersten Kommandanten-Verwendungen auf dem Minenjagdboot *Tübingen* und später auf dem Hohlstablenkboot *Paderborn*, die Zeit als Kommandeur der Marineschule Mürwik und die Erfahrungen als erster Befehlshaber der multinationalen Mission am Horn von Afrika.

Aber die erste Kommandanten-Verwendung ist die Zeit, die am stärksten in Erinnerung bleibt. Das ist einfach so. Mit 27 Jahren habe ich als jüngster Kommandant der Flottille den ältesten Kommandanten abgelöst. Das war eine unglaublich erfolgreiche Zeit für mich. Es passte einfach alles zusammen.

BESUCH DES GENERALINSPEKTEURS: Manfred Nielson im Gespräch mit General Volker Wieker auf der Nock des Tenders *Donau* beim Besuch des deutschen Einsatzkontingentes im Libanon im Dezember 2010 Foto: Bienert/Bundeswehr

SCHIFF*Classic:* Sie waren 2011 der letzte Befehlshaber der Flotte, seitdem gibt es keine deutsche Flotte mehr, also kein Flottenkommando. Tatsächlich schrumpfte die deutsche Flotte seither von 200 auf 46 Einheiten – eine beispiellose Demontage. Wie konnten Sie das als Leiter des Arbeitsstabes Strukturreform der Bundeswehr im BMVg zulassen?

Manfred Nielson: Zunächst stelle ich klar: Als ich Befehlshaber der Flotte war, hatten wir schon längst keine 200 Boote und Schiffe mehr. Nach der Wiedervereinigung war Deutschland ja angeblich von Freunden umzingelt und die Bundeswehr entsprechend geschrumpft. Verteidigung hatte nicht mehr den Stellenwert in unserem Land, der ihr eigentlich gebührt hätte. Der Arbeitsstab Strukturreform hat in seinem Bericht analysiert, was passieren wird, wenn die Bundes-





STÄRKSTE ERINNERUNG: Manfred Nielson als Kapitänleutnant und Kommandant des Minenjagdbootes *Tübingen* während einer Fahrt nach Hamburg im Frühjahr 1982 Foto: Sammlung Nielson

wehr acht Milliarden Euro einsparen muss. Es sollte immer wieder klar gesagt werden, dass fast alle Reformen der Bundeswehr eindeutig finanzgetrieben waren. Unter diesen Bedingungen mussten entsprechende Modelle entwickelt werden, was die Bundeswehr für die Zukunft braucht.

Es war völlig klar, dass sie sich nach dem Kalten Krieg stärker auf internationale Einsätze ausrichten musste und dass Wehrpflichtige nicht in Einsätze gehen würden. Das waren politische Entscheidungen. In Abwägung der Rahmenbedingungen wurde gemeinsam mit den Inspekteuren und der politischen Leitung ein Kompromiss gefunden, der im Endeffekt eine sehr kleine und schmale Bundeswehr übrig ließ. Das galt für die Marine gleichermaßen.

Ein weiterer Preis, den wir zu zahlen hatten, war die Aussetzung der Wehrpflicht. Zwar konnte die Bundeswehr damals rund 40 Prozent ihres Personals aus den Wehrpflichtigen gewinnen. Aber die Wehrpflicht hat eben auch viele Kräfte gebunden. Allein für die Ausbildung wurden 15.000 Zeit- und Berufssoldaten gebraucht.

SCHIFF*Classic:* Jetzt wächst die deutsche Marine wieder jährlich um ein Schiff oder Boot. Das hat der Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Andreas Krause, unlängst verkündet. Den Anfang machen ab 2022 die fünf Korvetten K 130. Die Liste der Neubauprojekte ist aber noch viel länger. Begrüßen Sie diese Entwicklung?

ZUR PERSON Vom Anwärter zum „Viersterner“

1973	Eintritt in die Bundesmarine als Reserveoffizieranwärter
1974–1975	Wachoffizier auf den Küstenminensuchbooten *Koblenz* und *Wetzlar*
ab 1975	Studium der Wirtschafts- und Organisationswissenschaften in Hamburg
1985	Kommandant der Minenjagdboote *Tübingen*, *Flensburg*, *Cuxhaven*, *Koblenz* und des Hohlstablenkbootes *Paderborn*, Sachbearbeiter im Führungsstab der Streitkräfte
1986–1988	28. Admiralstabsoffizierlehrgang an der Führungsakademie der Bundeswehr in Hamburg
1996	Kommandeur des 6. Minensuchgeschwaders
1997	Verwendungen im Planungsstab BMVg
2000–2002	Büroleiter des Staatssekretärs im BMVg
2002–2005	Kommandeur der Marineschule Mürwik, Führung eines multinationalen Einsatzverbandes („Task Force 150“) im Rahmen der Operation „Enduring Freedom“ am Horn von Afrika
2005	Unterabteilungsleiter in der Abteilung für Personal-, Sozial- und Zentralangelegenheiten (PSZ)
2008	Chef des Stabes im Führungsstab der Streitkräfte
2010–2011	Letzter Befehlshaber der Flotte in Glücksburg und Leiter des Arbeitsstabes Strukturreform der Bundeswehr im BMVg
2011	Leitung der Einzelprojektgruppe zur Neuausrichtung der Bundeswehr „Überprüfung Rüstungs- und Beschaffungsvorhaben“
2012	Inspekteur der Streitkräftebasis
ab 2016	Deputy (stellvertretender) Supreme Allied Commander Transformation in Norfolk



ERSTES KOMMANDO: Das Minenjagdboot *Tübingen* M 1074 (456 t) der *Lindau*-Klasse war als Küstenminensuchboot auf der Burmester Werft in Bremen-Burg gebaut und 1958 in Dienst gestellt worden Foto: Sammlung Nielson



GESCHWADERKOMMANDEUR: Fregattenkapitän und Chef des 6. Minensuchgeschwaders 1996 auf der Brücke des Versorgers *Nienburg* in Wilhelmshaven Foto: M. Strand/Sammlung Nielson

Manfred Nielson: Wer sollte etwas gegen Wachstum einwenden können? Aber ich will etwas Wasser in den Wein geben. Ich bin immer wieder überrascht, wie weit Leute vorausschauen können und wissen, was passieren wird. Wenn wir uns die Trendwenden Personal, Material ansehen, dann kommen wir schnell zum begrenzenden Faktor. Das wird nach meiner Überzeugung der Faktor Personal sein. Ich habe die Sorge, dass nach 2025 nicht mehr das Personal zur Verfügung stehen wird, das wir für die Schiffe brauchen. Vielleicht lassen sich durch technologische Veränderungen die Besatzungsstärken weiter herunterfahren. Aber ein großer Fuhrpark mit zu geringen Besatzungsstärken führt dazu, dass die Spezialisten viel häufiger zu Einsatzverpflichtungen herangezogen werden als bisher geplant. Schon 2010 gab es Spezialisten, etwa für die Schiffselektronik, die jährlich mehr als 200 Tage vom Heimathafen entfernt waren. Das ist aber zugleich auch ein gesellschaftliches Phänomen in unserem Land: Es interessieren sich einfach zu wenige junge Menschen für die MINT-Fächer Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik. Und das hat Auswirkungen auf alle Bereiche der Gesellschaft.

Ich sage es daher noch einmal: Wir müssen in diesem Land endlich die Diskussion darüber führen, wie viele junge Männer und Frauen eines Jahrgangs tatsächlich noch zur Verfügung stehen. In meinem Geburtenjahrgang 1955 waren es 1,3 Millionen. Mein Sohn ist 30 Jahre jünger als ich, und in seinem Jahrgang sind es nur noch 700.000. Den Landesbildungsberichten habe ich entnommen, dass bis zu 25 Prozent eines Jahrgangs nicht mehr ausbildungsfähig sind. Hinzu kommen Veränderungen in der Lebensplanung mit Elternzeit und anderen familienbedingten Abwesenheiten. Und diese Fakten werden unsere Probleme weiter verschärfen.

„Das Vertrauen, das mir der Kommandant entgegenbrachte, begeisterte mich"

SCHIFF*Classic:* Aber dafür drängen jetzt Frauen in großer Zahl in die Marine.

Manfred Nielson: In der Tat ist das Interesse der Frauen, in der Marine Dienst zu tun, größer als in anderen Teilstreitkräften. Dafür gibt es viele Gründe. Einer ist sicherlich die Uniform. Ein anderer ist die Seefahrtromantik. Aber lassen Sie uns ehrlich sein: Wir streben in den Streitkräften einen Frauenanteil von 15 Prozent an. In einigen Bereichen haben wir dieses Ziel übertroffen, aber in vielen anderen noch nicht erreicht. Der Anteil der Soldatinnen macht derzeit etwa zwölf Prozent aus. Es wird uns nie gelingen, die Frauen eines Jahrgangs im gleichen Maße zu gewinnen, wie das bei den Männern der Fall ist.

SCHIFF*Classic:* Die Marine ist erwiesenermaßen die traditionsreichste TSK der Bundeswehr mit der Marineschule Mürwik, den dunkelblauen Uniformen und der *Gorch Fock*. Aber ist ein Segelschulschiff noch zeitgemäß?

Manfred Nielson: Der große Vorteil des Segelschulschiffs ist doch, dass wir hier junge Männer und Frauen mit den Ursprüngen der Seefahrt zusammenbringen können. Es ist



SCHULKOMMANDEUR: Zur Vereidigung der Crew VII/2004 begrüßt Manfred Nielson den damaligen Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Lutz Feldt, und den Parlamentarischen Staatssekretär im BMVg, Hans Georg Wagner, an der Marineschule Mürwik Foto: Sammlung Nielson



ADMIRAL UND MATROSE: Zur Vereidigung der Crew VII/2007 besucht Manfred Nielson seine Tochter Annika an der Marineschule Mürwik; sie ist inzwischen promovierter Sanitätsoffizier Foto: Sammlung Nielson

harte körperliche Arbeit, gewiss, aber für die Teambildung ist ein Segelschulschiff gut geeignet. Die jungen Leute kommen aus den unterschiedlichsten Teilen der Gesellschaft zu uns. Viele sehen sich als kleine egoistische Unikate. Ein Schiff funktioniert aber immer nur mit einem funktionierenden Team. Viele erfolgreiche internationale Unternehmen bringen ihre Führungskräfte auch zu teambildenden Maßnahmen zusammen. Für die Führung eines modernen Kriegsschiffs ist ein altes Segelschiff sicherlich nicht vonnöten. Aber das Meer kennen und lieben zu lernen, auch die Gewalt des Wassers zu erfahren – das geht am besten auf einem Segelschiff. Eine andere Frage ist, ob wir uns in einem Zeitalter, das von Effizienz und Effektivität getrieben ist, die Zeit auf einem Segelschiff noch leisten können und wollen.

SCHIFF*Classic:* Stichwort harte Arbeit – können die körperlichen Anforderungen überhaupt noch erfüllt werden?

Manfred Nielson: Ich glaube, das ist nach wie vor möglich, wenn man die richtigen Leute auswählt. Wir haben nach dem schrecklichen Unfall 2010 vor Brasilien an der Marineschule Mürwik Trainingsanlagen aufgebaut, um die Offizieranwärter praktisch an die Aufgaben heranzuführen. Ich habe mich als Kommandeur der Marineschule mehrfach auf der *Gorch Fock* eingeschifft und immer wieder festgestellt, was für ein großartiges Erlebnis es ist, nachts unter Segeln zu fahren. Es ist auf der einen Seite Seefahrtromantik, aber es ist auf der anderen Seite auch eine sehr gute Vorbereitung auf die Aufgaben, die man später in der Flotte übernimmt.

> „Ich habe die Sorge, dass nach 2025 nicht mehr das Personal zur Verfügung stehen wird, das wir für die Schiffe brauchen"

SCHIFF*Classic:* Sie sind im August von Ihrer letzten Verwendung als Stellvertretender Oberkommandierender des Alliierten Kommandos Transformation in Norfolk/USA nach Deutschland zurückgekehrt. Welche Aufgaben hat dieses Kommando Transformation?

Manfred Nielson: Das Allied Command Transformation ist die Entwicklungsabteilung der NATO. Die NATO selbst hat ja keine eigenen Schiffe und Flugzeuge, aber sie finanziert sogenannte *common funded capabilities* wie etwa das große Ballistic Missile Defence Programme, das dort entwickelt wird. Also, das ACT ist eine Entwicklungsstätte, die nach vorne schaut und versucht, Innovationen in die NATO hineinzutragen. Als Stellvertreter habe ich den Supreme Allied Commander vertreten und war in alle Themen involviert.

SCHIFF*Classic:* Wie wird Deutschland, wie wurden Sie als deutscher Admiral, in diesem NATO-Kommando wahrgenommen? Der Historiker und Publizist Professor Michael Wolffsohn nannte Deutschland unlängst sicherheitspolitisch „eine brüllende Maus". Ist das auch die Sicht in der NATO?

Manfred Nielson: Deutschland genießt nach wie vor ein hohes Ansehen in der NATO. Und nicht nur in der NATO, sondern auch in Amerika selbst. Alle wissen, Deutschland steht zu seiner Verantwortung. Die Zwei-Prozent-Verpflichtung hat dort,

wo ich gearbeitet habe, nie eine Rolle gespielt. Was in Amerika aber zunehmend eine Rolle spielt, ist die Frage nach der Verlässlichkeit von „made in Germany“. Der deutsche Ingenieur hatte in Amerika stets einen sehr hohen Stellenwert. Aber ich habe gerade auch im letzten Jahr immer öfter die Fragen gehört: Warum hat es die deutsche Automobilindustrie nötig zu betrügen? Warum bringt Ihr Euren Präsidenten und Eure Kanzlerin nicht mehr pünktlich zu ihren Terminen? Warum schafft es der türkische Präsident in vier Jahren, einen viel größeren Flughafen als „Berlin International“ zu bauen?

Das sind Fragen, die uns umtreiben müssten. Wenn deutsche Gründlichkeit und deutsche Qualität und damit „made in Germany“ hinterfragt werden, dann erleiden wir Schaden. Aber innerhalb der NATO gehört Deutschland mit dem hohen Stand der Ausbildung und der Qualität seiner Offiziere zu den Premiumpartnern.

SCHIFF*Classic:* Was werden Sie jetzt als Admiral im Ruhestand tun?

Manfred Nielson: Erst mal werde ich genießen, Herr über meinen Terminkalender zu sein. Ich habe zwar einige Vortragsverpflichtungen angenommen – aber freiwillig und nicht, weil ich musste. Möglicherweise werde ich das deutsch-chinesische Generals- und Admirals-Seminar übernehmen. Der frühere Generalinspekteur Schneiderhan hat mich gefragt, ob ich bereit bin, diese Aufgabe von ihm zu übernehmen. Wenn ich ausgewählt werde, will ich das auch gerne tun. Auf jeden Fall aber werde ich mir die Freiheit nehmen, mehr zu reisen, als ich das in der Vergangenheit getan habe. Und schließlich will ich der Familie etwas mehr zurückgeben, als ich mir in den vielen Jahren genommen habe. ⚓



LETZTES INTERVIEW ALS AKTIVER: Admiral Manfred Nielson im Gespräch mit Stephan-Thomas Klose auf der Bonner Hardthöhe Foto: Stephan-Thomas Klose

Rückkehr und Triumph: Die neue *Titanic*

Die Unsinkbare



UNTERGANG IN MEXIKO: Allein die *Titanic*-Attrappe schrieb Filmgeschichte. Die Ausstatter triumphierten. Das Ergebnis waren authentische, dramatische und emotionale Szenen Foto p-a/Everett Collection

Vier Jahrzehnte nach dem britisch unterkühlten *A Night to Remember* (siehe *Schiff Classic* 8/2019) hoffen zwei amerikanische Filmstudios, dass die alte Untergangsstory das Publikum noch einmal in die Kinos zu ziehen vermag. Actionregisseur James Cameron packt das Thema im großen Maßstab ab. Im ganz großen …

Von Stefan Bartmann



Baja California, Mexiko, Oktober 1996. „Es ist verrückt – das größte Badewannenspielzeug auf der Welt!“, ereifert sich Bill Mechanic, damals Geschäftsführer der 20th Century Fox, angesichts der maßstabgetreuen *Titanic*-Attrappe vor der Horizontlinie des Pazifiks. Er muss Regisseur James Cameron an diesem Abend schonend beibringen, dass er mit seinem längst überzogenen Budget sorgfältiger haushalten muss.

Schlimmer: Cameron soll auf Szenen seines bereits gekürzten Skripts verzichten. Darauf will sich der Kanadier nicht einlassen. Es wird laut in Camerons Wohnwagen … Aber in derselben Nacht gehen die Dreharbeiten auf dem *Titanic*-Deck weiter – meistens nachts, was das gesamte Team ziemlich schlaucht. Es ist ein harter Dreh für alle Beteiligten. Cameron, stets fordernd und unerbittlich, stößt viele Mitarbeiter mit seiner undiplomatischen Art ab. Für ihn zählen nur Ergebnisse, nicht der Weg dorthin. Die explodierenden Kosten und die Probleme am Set lassen sich freilich nicht geheim halten.

Die US-Filmpresse schießt sich auf den problematischen *Titanic*-Dreh ein. Schon heißt es, ein Flop der Megaproduktion könnte auch die alte „Fox“ versenken. Noch während der Vorproduktion hatte sich das Studio gezwungen gesehen, die konkurrierenden Paramount Pictures als Partner mit ins Boot zu holen, um die Kosten aufzufangen und das Risiko zu teilen. Gegenleistung: der US-Vertrieb des fertigen Films. Doch mit Gewinn rechnet bald keiner mehr.

Unvernünftige Obsession

Vier Jahre vorher existierte *Titanic* nur im Kopf des Regisseurs. Camerons geradezu unvernünftige Obsession für den Stoff mit dem allseits bekannten schlimmen Ende hatte die Verfilmung erst möglich gemacht. Mit dem Aufspüren des *Titanic*-Wracks im September 1985 hatte die Reise begonnen. 1987 skizzierte Cameron den erzählerischen Rahmen einer neuzeitlichen Schatzsuche, womit er klar auf den *Titanic*-Entdecker Robert Ballard verweist. Aber damals hatte er noch ein paar andere Filme vor sich.

Erst 1992 konkretisiert sich das Vorhaben. Im August fliegt Cameron

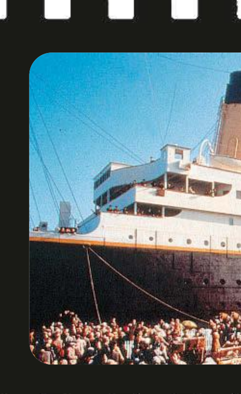


SCHRECKLICH SCHÖN: Dokumentarfilme rückten die alte Katastrophe und das 1985 entdeckte *Titanic*-Wrack weltweit wieder ins Gedächtnis der Menschen Foto: p-a/dpa



DER MACHER: Regisseur James Cameron bestand auf Kontrolle. Er überließ nichts dem Zufall und übernahm gern auch die Kamera

Foto: p-a/Mary Evans Picture Library



ABWECHSLUNGSREICH: James Cameron hat für jeden Zuschauer einen Erzählfaden eingebaut

Fotos: p-a/United Archives, p-a/Everett Collection; United Archives/Impress/SZ Photo (3); United Archives/kpa Publicity/SZ Photo

Gegenentwurf zur stocksteifen Ersten Klasse. Das Aufeinanderprallen dieser Welten hält den breiten Love-Plot in Schwung. Die Schatzsuche, Jahrzehnte später, bildet die Rahmenhandlung. Über alledem liegt das Motiv der Zeitreise. Daraus ergeben sich später optisch elegante Erzählsprünge vom Heute ins Damals und wieder zurück, filmisch brillant umgesetzt. Die *Titanic*-Story ist clever konstruiert und statisch einwandfrei – das sagen später sogar jene, die den Film eigentlich nicht mögen.

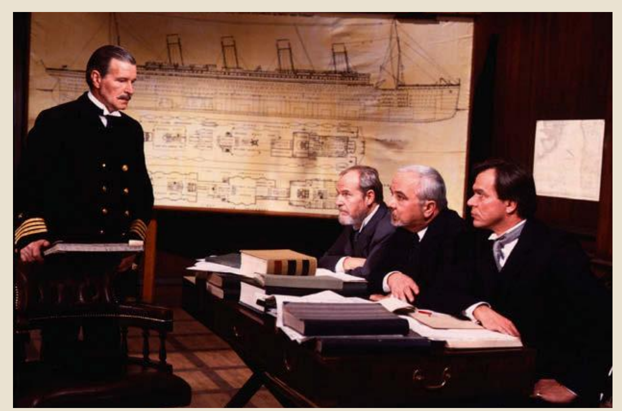
Noch existiert kein Drehbuch, als sich Cameron dem Objekt in 3.800 Meter Tiefe nähert, das seit 1912 keine Menschenhand nach Moskau, um zu sondieren, ob das russische Forschungsschiff *Akademik Mstislav Keldysch* zu chartern sei. Er will nicht nur das Schiff haben. Sein Interesse gilt hauptsächlich dessen zwei Tiefsee-U-Booten, von denen es damals weltweit nur fünf gibt. Offizielle Version: Cameron schaut mit den finanziell klammen Russen tief ins Glas und bekommt, was er will. Drei Jahre später betrachtet er das faszinierende Wrack aus nächster Nähe … Die *Keldysch* erhält später eine wichtige Rolle in seinem Film.

Clever konstruiert

Cameron bekennt sich als Fan der berühmten Vorgängerfilme aus den 1950er-Jahren. Als Junge hatte er *A Night to Remember* (deutsch: *Die letzte Nacht der Titanic*) gesehen. Als Erwachsener sieht er den Klassiker wieder und schöpft daraus so manche Inspiration für seinen eigenen Film, wie er zugibt. Einige Szenen und Dialoge übernimmt er fast unverändert. Ansonsten löst er sich von der starren historischen Vorlage und erfindet neue Figuren und Nebenhandlungen, die er mit den verbürgten Daten, Personen und Begebenheiten geschickt verflechtet.

Das bunte Zwischendeck mit seiner lebenslustigen Gesellschaft gerät bei ihm zum

NACHSPIEL IN NEW YORK Deutsche TV-Produktion



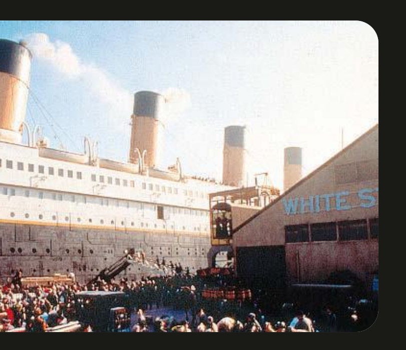
SPANNUNGSGELADEN: In *Titanic – Nachspiel einer Katastrophe* wird 1984 intensiv um die Wahrheit gerungen

Foto United Archives/Impress Eigen/SZ Photo

Schon am 19. April 1912 geht es in einem Saal des New Yorker Hotels Waldorf-Astoria hart zur Sache. In einer öffentlichen Untersuchung durch einen Ausschuss des US-Senats wird die Nacht vom 14. auf den 15. April rekonstruiert. Den Vorsitz führt der energische Senator William Alden Smith. Er konzentriert sich auf die grundsätzliche Frage nach der Fahrlässigkeit, was hohe Entschädigungen durch den US-Konzern IMM, den Besitzer der White Star Line, ermöglicht hätte.

Senator Smith und seine beisitzenden Kollegen haben von der Seefahrt keine Ahnung. Ihre Fragen sind bisweilen naiv. Aber William Smith will es ganz genau wissen! Daraus gehen sicherheitsrelevante Entscheidungen hervor, welche der Passagierschifffahrt zugutekommen. Es scheint, als hätte sich eine lange Kette von unglücklichen Umständen in jener Nacht gegen die *Titanic* verschworen. Die Behörden erkennen immerhin den grundlegenden Systemfehler: Die Schiffe der *Olympic*-Klasse sind moderner als die Vorschriften, unter denen sie fahren.

Eine bemerkenswerte deutsche TV-Produktion aus dem Jahr 1984 dramatisierte die US-Untersuchung und destillierte daraus ein spannendes Kammerspiel. *Titanic – Nachspiel einer Katastrophe* ist hochkarätig besetzt und stark geschrieben. Dieses intensive und spröde Kontrastprogramm zum Kino-Bombast ist auf DVD zu haben.







mehr berührt hat. Von seinen zwölf Tauchfahrten im Jahr 1995 bringt er faszinierendes Filmmaterial mit – auch vom Inneren des Wracks, womit er seinen Film dokumentarisch enorm aufwerten wird. Erst als diese Bilder vorliegen, macht er sich an die Drehbucharbeit. Die Aufnahmen aus der Tiefe, die Cameron den Entscheidungsträgern der „Fox“ vorlegen kann, haben die gewünschte Wirkung: *Titanic* bekommt „grünes Licht“.

Teure Authentizität

Es hätte nicht viel gefehlt, und eine polnische Werft hätte die *Titanic* in Originalgröße für 25 Millionen Dollar nachgebaut. Doch Cameron entscheidet sich nach einigem Hin und Her dagegen. So wächst im großen Wassertank der Baja Studios in Mexiko die Attrappe des Schiffes. Das gigantische Set ruht auf Stahlstützen und bietet den Kameras nur die Steuerbordseite; Backbord entsteht per Spiegelung. Das Poop-Deck, auf dem sich die dramatischen letzten Minuten der *Titanic* abspielen, ist eine separate Einheit. Es lässt sich um 90 Grad drehen. Die vordere Hälfte der viele Tonnen schweren Hauptattrappe ist hydraulisch absenkbar.

Das Schiff, der eigentliche Hauptdarsteller des Films, wird getreu nach Maßstab gebaut. Aber man hat es ein wenig „zusammengeschoben“. So fehlen zwischen den Schornsteinen 5,5 Meter, und das elegant geschwungene Poop-Deck musste sechs Meter opfern. Das gesamte Set ist immer noch 223 Meter lang, trotz des fehlenden Bugs, der digital in der Nachbearbeitung hinzukommt. Damit die Größenverhältnisse optisch wieder stimmen, werden Rettungsboote und Schornsteine um zehn Prozent verkleinert.

Auch bei der Innenausstattung macht man nicht auf Klein-Klein. Überhaupt ist es die sorgfältige und kompromisslose Ausführung, die später selbst misstrauischen Historikern die Sprache verschlägt. Als die beiden beratend tätigen *Titanic*-Experten Ken Marschall und Don Lynch später den Drehort besuchen, sind sie von der Fülle an Details förmlich erschlagen. Für die Dekorateure öffnete die *Titanic*-Werft Harland & Wolff ihr Archiv. Ob Aschenbecher oder 200 Deckstühle – lokale Handwerker fertigten praktisch alles neu.



DIE LETZTE NACHT: **Tricktechnisch war *Titanic* 1997 auf höchstem Niveau. Doch Schauspieler dominieren den Film, nicht Computer** Foto: p-a/United Archives

Im Nachbau des prachtvollen Speisesaals der Ersten Klasse ist nichts billig. Eiche ist hier echte Eiche. Cameron hat gute Argumente, als er auf so viel teure Authentizität bestand. Erste Versuche mit Plastikformen haben gezeigt, dass das Material in der Hitze der Scheinwerfer weich wird. Cameron will, dass Holz glaubwürdig splittert, wenn es mit seiner *Titanic* zu Ende geht. Beim spektakulären Auseinanderbrechen des Rumpfes muss ein Modell herhalten.

Baja California, 1. September 1996. Erster Drehtag in Rosarito. Zu diesem Zeitpunkt ist weder das Wasserbecken noch die *Titanic*-Attrappe fertig. Beides wächst parallel, des Zeitdrucks wegen. Man hinkt dem Drehplan bereits hinterher. Im Oktober 1996 sind schon 75 Millionen Dollar ausgegeben. Die Studios streiten bereits, wer von beiden am Ende den geringeren Verlust zu tragen haben werde …

Lebensgefährliche Stunts

Erst Mitte November 1996 ist die Attrappe fertig. Im kleineren Wassertank stehen der Speisesaal der Ersten Klasse und die berühmte Freitreppe. Beide können hydraulisch in den Fluten verschwinden. Manches, so der Kollaps der prachtvollen hölzernen Freitreppe, kann nur einmal gefilmt werden.

Regisseur Cameron steht unter enormem Druck. Auf dem Höhepunkt des Drehs jongliert er mit bis zu 1.200 Statisten und Kulissen, deren schiere Größe etliche Gefahren in sich birgt. Die dramatischen Szenen auf dem Poop-Deck, das zum Ende hin immer steiler aufragt, sind freilich eine dankbare Aufgabe für die Stunt-Leute. In der praktischen Um-





GESCHMACKS-FRAGE: Der romantische Love-Plot spaltete Kritik und Publikum

Foto: p-a/dpa

setzung des Drehbuchs zeigen sich hier lebensgefährliche Grenzen des Machbaren. Nach den ersten Prellungen und Knochenbrüchen weiß man, dass es sich für die Akteure wie ein freier Fall anfühlt, wenn sich das Deck um nur 45 Grad neigt. Aber diese finalen Minuten der *Titanic* sind der unverzichtbare Höhepunkt des über dreistündigen Films.

Wer in dieser hektischen Phase den quirligen Drehort besucht, sieht eine „Fabrik“, die 24 Stunden täglich produziert, sieben Tage die Woche. Während des Drehs geht viel kaputt – durch raue Handhabung, Unfälle oder schlicht durch das Wasser. In der drehfreien Zeit arbeiten die Werkstätten und Nähereien auf Hochtouren.

390 Kilometer Filmmaterial

Anders als in dem eher gemächlich geratenen *A Night to Remember* von 1957, als die Kameras noch schwer und unhandlich waren, nimmt die Steady-Cam das Publikum des neuen *Titanic*-Films buchstäblich auf das Deck des sinkenden Schiffes mit. Der Regisseur, gelernter Kameramann, hängt sich gern selbst an den Ausleger eines riesigen Kamerakrans und lässt sich über das Deck schwingen. Dabei entstehen umwerfende Bilder – wortwörtlich wie im Flug.

Manchmal klappt gar nichts. Beim Dreh mit Faltboot A, gegen Ende der Dreharbeiten, liegen die Nerven blank. Der Stunt-Koordinator kündigt mitten auf dem Set und rüpelt Cameron an; 60 seiner Kollegen gehen mit. Es dauert, ehe der beleidigte Regisseur eine Entschuldigung bekommt. Ein andermal klemmt der Mechanismus des Poop-Decks. Voll aufgerichtet, hängen knapp 50 Stunt-Leute für 40 Minuten in ihren Vorrichtungen – während Cameron und sein Team zum Essen gehen … Solche Zwischenfälle kolportiert die Presse gern, die weder den ruppigen Cameron noch seinen ambitionierten Film sonderlich sympathisch finden.

Der letzte „Drehtag“ dauert vom 20. bis 22. März 1997. Der allerletzte Shot gilt Captain Smith, als tonnenschwere Wassermassen durch die splitternden Fenster seiner Brücke fluten. Dann ist nach 163 Drehtagen *Titanic* endlich „im Kasten“. Während 390 (!) Kilometer Filmmaterial gesichtet, geschnitten und mit mehr als 500 Special-Effect-Shots verflochten werden, komponiert und dirigiert James Horner seinen klassischen Soundtrack, der bald als eine der populärsten Filmmusiken aller Zeiten in die Geschichte eingeht.

Die erste Testvorführung des noch unfertigen Films in Minneapolis (vor einem völlig überrumpelten Zufallspublikum) gerät sehr

AUF VERLORENEM POSTEN Wer trägt die Schuld an der Katastrophe?

Als es die Schuldfrage zu klären gilt, wird es schwierig. Der Kapitän ist ehrenvoll mit seinem Schiff untergegangen. Insbesondere der britische Untersuchungsbericht vermeidet es später, Smith zum Sündenbock für die Tragödie zu machen. Dennoch kommt man auch in London nicht um die Feststellung herum, er sei zu flott in einem von Eisbergen durchsetzten Gebiet unterwegs gewesen und habe Warnungen ignoriert. Von Fahrlässigkeit ist allerdings keine Rede.

Aber Filmemacher müssen einen Standpunkt beziehen. Während 1958 im britischen *A Night to Remember* der unglückliche Captain durchaus das Heft des Handelns an sich zieht und eine gute Figur auf seinem verlorenen Posten macht, steht in Camerons *Titanic* derselbe Mann zutiefst erschüttert inmitten wachsender Panik an Deck und nimmt das Undenkbare ungläubig zur Kenntnis.

Im hochtourigen Durcheinander der Cameron-Version bemerkt man es kaum: Die untätige *Californian* ist komplett aus der Geschichte getilgt! Bei den Untersuchungen sieht sich Stanley Lord, Captain der *Californian*, mit ernsten Vorwürfen konfrontiert. In ihm finden die Briten einen Verantwortlichen für das vermeidbare Ausmaß der Katastrophe. Zeitlebens ist Stanley Lord von der Existenz eines anderen Schiffes überzeugt, das die optischen Hilfeschreie der *Titanic* unbeachtet gelassen habe.

Auch J. Bruce Ismay, Präsident der White Star Line, kommt nicht unbeschadet davon. Die britische Öffentlichkeit wird nie vergessen, dass es ihm an Schneid mangelte, seinem Schiff in den Untergang zu folgen; er ist gesellschaftlich erledigt. Die Dimension des *Titanic*-Desasters überfordert damals die Zeitgenossen und macht viele nachdenklich – zumindest für eine kleine Weile. Der Erste Weltkrieg geht darüber hinweg. Doch die *Titanic* bleibt tief in der kollektiven Erinnerung verankert, vor allem als Symbol menschlicher Hybris und Überheblichkeit: Nichts ist sicher, alles kann schiefgehen.







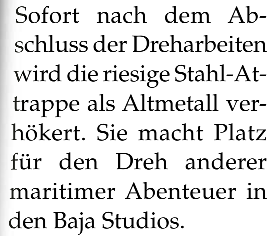
vielversprechend. Die neue *Titanic* übersteht diese Nagelprobe mit Bravour, und bei den Studiobossen keimt Hoffnung auf. Die schlimmen Reinfälle von *Hebt die Titanic!* (1980) und *Waterworld* (1995), der bei der Produktion völlig außer Kontrolle geraten war, sind unvergessen. Weil mehr Gerüchte als Fakten über *Titanic* im Umlauf sind, witzelt die US-Presse herablassend über das „*Waterworld* of 1997". Alle warten auf ihren Untergang. „Glubb, Glubb, Glubb …" titelt höhnisch die seriöse *Newsweek*.

Meilenstein des Genres

Ein paar Monate später scherzt niemand mehr über *Titanic*. Die Branche kommt aus dem Staunen nicht mehr heraus. Man erkennt, dass man es mit einem Meilenstein des Genres zu tun hat. Ohne es darauf angelegt zu haben, trifft der Film einen Nerv des verunsicherten Publikums des ausgehenden 20. Jahrhunderts. Cameron hat für jede Art von Zuschauer einen Erzählfaden eingebaut, der ihn persönlich anspricht: Dokumentation, Actionfilm, Tränendrücker. *Titanic* ist all dies zusammen.

Mühelos und in Rekordzeit spielt er seine exorbitanten Produktionskosten wieder ein und geht mit stolzen 14 Nominierungen in die 70. Oscar-Verleihung im März 1998. An diesem Abend nimmt das *Titanic*-Team immerhin elf Statuen mit nach Hause, und in den Kinokassen weltweit liegen bereits 800 Millionen Dollar. Es werden noch deutlich mehr, heute sind es über zwei Milliarden. James Cameron, der kanadische Sturkopf, hat also recht behalten.

Mit den Jahren ernüchtert sich bisweilen der Blick auf Kultobjekte. Im „Fall *Titanic*" schwappte der Kassenerfolg jedes kleinliche Gemäkel lange beiseite. Doch schon beim Kinostart bemerkten etliche Kritiker die Fallhöhe zwischen der tricktechnischen Raffinesse und der kitschig-trivialen „Schiffsdeck-Romanze". Reine Geschmacksfrage.



LOHN DER MÜHE: Die 70. Oscar-Verleihung von 1998 gehörte definitiv James Cameron und seiner *Titanic*

Foto: p-a/dpa

Die große Fangemeinde des Films weiß heute alles darüber. So etwa, dass Leonardo DiCaprio gar nicht die „erste Wahl" für die Rolle des Jack Dawson war – auch Tom Cruise, Brad Pitt und Johnny Depp standen zur Diskussion. Oder dass der fatale Film-Crash mit dem Eisberg exakt so lange dauert wie der echte – nämlich 37 Sekunden. Für kühle Statistiker auch interessant: Mit seinen gut 200 Millionen Dollar Produktionskosten war der Film um einiges teurer als die echte *Titanic*, die einst für inflationsbereinigte 150 Millionen Dollar zu haben war.

Die sündhaft teure *Titanic*-Attrappe endet, anders als im Film, denkbar nüchtern.

KURZKRITIK

Millionen Kinogänger können nicht irren! James Camerons wuchtig-selbstbewusste *Titanic* ist ein respektabler Kraftakt und sicherlich ein Meilenstein des Effekt-Kinos mit Mut zu großen Gefühlen und unvergesslichen Schauwerten. Gerade weil der Film es allen recht machen will, riskiert er viel – und kommt damit durch. Zwei Jahrzehnte nach dem Kassenerfolg lohnt sich ein Wiedersehen, um rückblickend seine Stärken und Schwächen zu erkennen. Die direkte Gegenüberstellung mit dem gänzlich anders gearteten Vorgänger *A Night to Remember* aus dem Jahr 1958 ist sehr reizvoll.

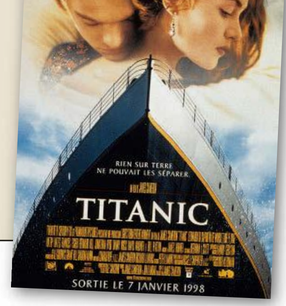


Foto: Rue des Archives/RDA/SZ Photo

Sofort nach dem Abschluss der Dreharbeiten wird die riesige Stahl-Attrappe als Altmetall verhökert. Sie macht Platz für den Dreh anderer maritimer Abenteuer in den Baja Studios.

Wann kommt der nächste *Titanic*-Blockbuster ins Kino? Einstweilen wohl nicht. Erst recht nicht seit dem peinlichen Totalausfall eines billigen Trittbrettfahrers namens *Titanic 2 – Die Rückkehr* (2012), der zur unfreiwilligen Parodie geriet. Fast sieht es so aus, als würde seit James Camerons „definitiver" Bearbeitung vor gut zwei Jahrzehnten es niemand mehr wagen, den epischen Stoff anzupacken. Aber irgendwann bestimmt.

Die Filme bleiben

Man darf annehmen, dass beim nächsten cineastischen Stapellauf von der originalen *Titanic* deutlich weniger übrig sein wird. Was James Cameron anno 1995 in 3.800 Meter Tiefe filmte, ist bereits Geschichte. Erst im August 2019 gelangten aktuelle Bilder an die Öffentlichkeit, die dokumentieren, wie sehr sich der Verfall des Wracks beschleunigt hat. Erwähnenswerte Koinzidenz: Im selben Monat meldete die *Titanic*-Werft Harland & Wolff Insolvenz an.

Auf der Steuerbordseite krachen die von Bakterien zerfressenen Decks unter ihrem eigenen Gewicht zusammen. Die Experten waren einigermaßen erschrocken. Es ist klar, was unweigerlich auf die Fans zukommt: die Verwandlung des berühmtesten aller Schiffswracks zum Rostfleck vor den Neufundlandbänken. Dann bleiben uns nur mehr die Filme. ⚓

Wrack aus der ersten Falkland-Schlacht entdeckt

Das Schicksal von SMS Scharnhorst

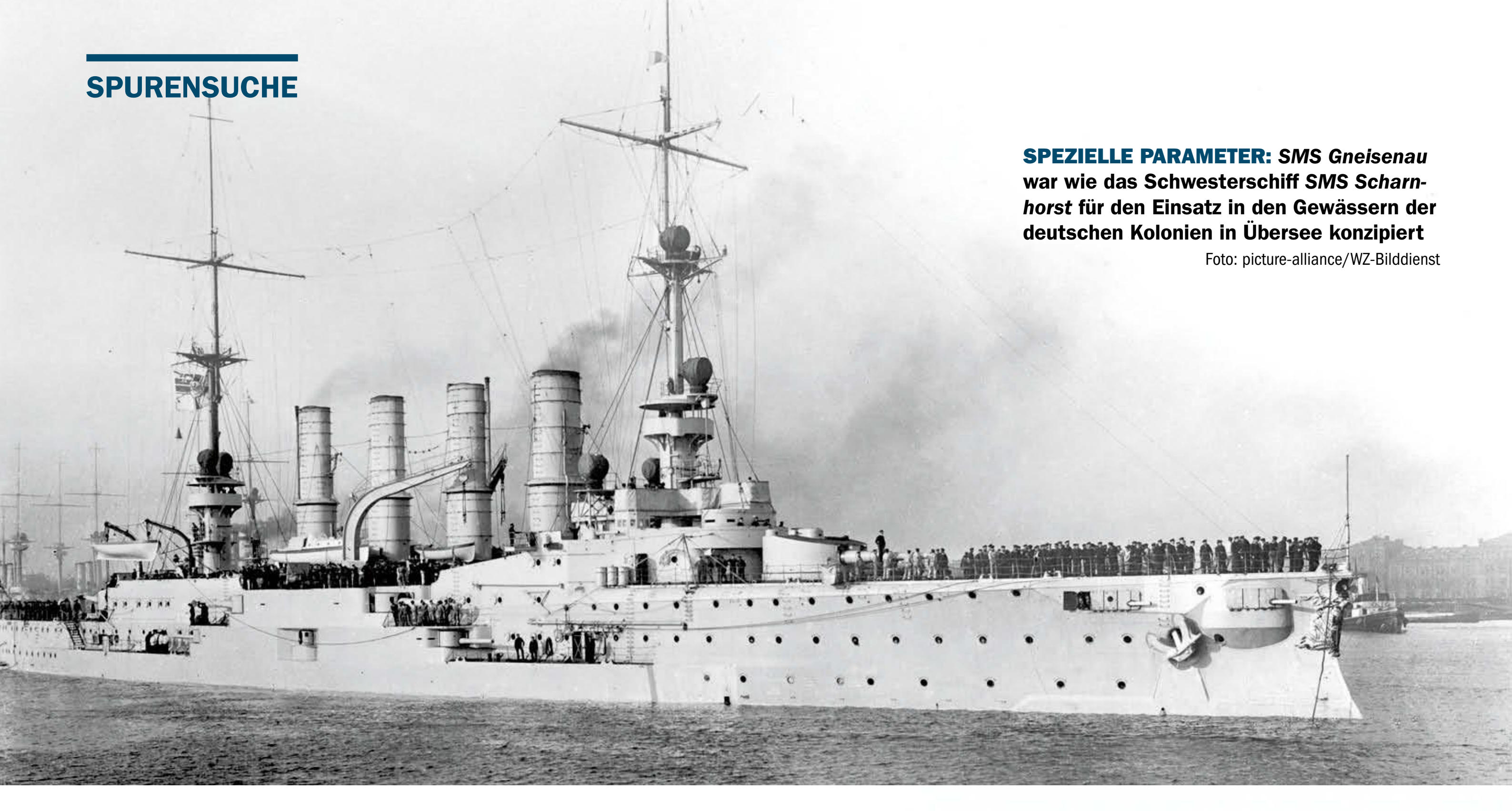
Es war eine der großen Seeschlachten des Ersten Weltkriegs: Am 8. Dezember 1914 versenkten britische Schiffe vor den Falkland-Inseln fast das gesamte deutsche Ostasien-Geschwader der Kaiserlichen Marine. Rund 2.200 Matrosen kamen ums Leben. Doch wo genau die Schiffe lagen, blieb mehr als hundert Jahre lang ein Rätsel

Von Ingo Thiel

***SCHARNHORST* 2019: Nach ihrem Untergang war der genaue Ort über hundert Jahre lang unklar**
Foto: shutterstock



SIEGREICH BEI CORONEL: *SMS Scharnhorst*, gefolgt von *SMS Gneisenau*, in den Abendstunden des 1. November 1914. *Scharnhorst* führt im Vortopp die Flagge von Vizeadmiral Graf von Spee
Foto: picture-alliance/akg-images



SPEZIELLE PARAMETER: ***SMS Gneisenau*** **war wie das Schwesterschiff** ***SMS Scharnhorst*** **für den Einsatz in den Gewässern der deutschen Kolonien in Übersee konzipiert**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Eine Suchexpedition des Falklands Maritime Heritage Trust hat Anfang Dezember 2019 das Wrack der *Scharnhorst* auf dem Meeresgrund gefunden. Dafür wurden vier autonome Unterwasserroboter vom Forschungsschiff *Seabed Constructor* ausgesetzt, die mithilfe von Sonar, Echolot und Kameras 4.500 Quadratkilometer des Meeresgrunds vor Port Stanley absuchten.

Rund 98 Seemeilen südöstlich vor der Küste der Falklandinseln wurden die Meeresarchäologen in einer Tiefe von 1.610 Metern schließlich fündig, wie Expeditionsleiter Mensun Bound berichtet: „Wir jagen oft Schatten auf dem Meeresboden, aber es gab keinen Zweifel daran, dass es sich um eines der deutschen Schiffe handelte. Das war auf den Sonaraufnahmen sofort zu erkennen.“ Die Forscher schickten daraufhin einen weiteren Tauchroboter zur Erkundung hinunter: „Plötzlich tauchte die *Scharnhorst* aus der Dunkelheit auf, mit großen Waffen, die in alle Richtungen gerichtet waren. Man konnte sogar den Krater des Auftreffens sehen.“

Wichtig: schwere Artillerie

SMS Scharnhorst war als eines von zwei Schiffen einer neuen Klasse von Großen Kreuzern im Jahr 1905 bei der Werft Blohm & Voss in Hamburg mit der Baunummer 175 auf Kiel gelegt worden. Der Bau der *SMS Gneisenau* hatte ein Jahr zuvor bei der Werft Weser AG in Bremen begonnen. Beide Schiffe erhielten eine kurze Zitadelle mit zwei Decks. Im Gegensatz zu den großen Kreuzern der davor gebauten *Roon*-Klasse wurde bei *Scharnhorst* und *Gneisenau* mehr Wert auf schwere Artillerie gelegt.

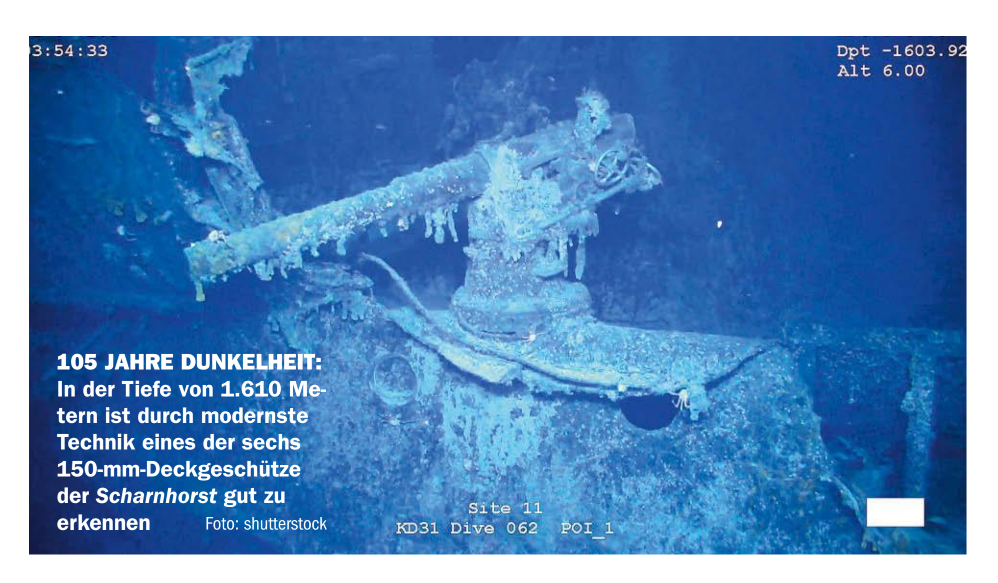
Vier zusätzliche 210-mm-Geschütze befanden sich in Doppeltürmen auf der Back und dem Achterdeck. Auch die oberen Geschütze waren vom Kaliber 210 Millimeter in Einzellafetten, darunter befanden sich

TECHNISCHE DATEN *SMS Scharnhorst*

Bauwerft	Blohm & Voss, Hamburg
Kiellegung	1905
Stapellauf	23. März 1906
Fertigstellung	24. Oktober 1907
Verdrängung	11.600 t
Abmessung	144,6 m (LüA)
Breite	21,6 m
Tiefgang	8,4 m
Hauptbewaffnung	8 x 21 cm L/40
Sekundärbewaffnung	6 x 15 cm L/40, 20 x 8,8 cm
Torpedorohre	4 x 45 cm (Bug, beide Seiten, Heck), 11 Schuss
Panzergürtel	150 mm
Deckpanzerung	35–60 mm, vorderer Kommandoturm 30–200 mm, Kommandoturm achtern 20–50 mm, Panzerung Hauptartillerie 40–170 mm, Kasematten 150 mm
Antrieb	stehende Dreifach-Expansionsmaschinen mit 3 Wellen, 18 x Marinekessel Schulz-Thornycroft, 3 vierflügelige Propeller
Leistung	28.783 PS
Brennstoffvorrat	800 t (normal) bis 2.000 t (max.)
Geschwindigkeit	23,5 kn
Besatzung	bis 860 Mann

sechs 150-mm-Geschütze in Einzellafetten. Dazu kamen 18 88-mm-Geschütze in Kasematten ganz vorne und achtern. Wie alle vor 1918 gebauten deutschen Kriegsschiffe hatten sie außerdem ein Bugtorpedorohr unter dem Steven.

Der Panzerschutz wurde optimiert und es wurde auf eine gute Schottenunterteilung geachtet, damit die beiden Schiffe Gefechtsschäden besser verkraften konnten. Mit modernen Kesseln und neuen Dreifach-Expansionsmaschinen mit drei Wellen erreichte das Schiff im Vergleich zu der Vorgängerklasse eine 30-prozentige Steigerung der Geschwindigkeit auf 23,5 Knoten.



105 JAHRE DUNKELHEIT: In der Tiefe von 1.610 Metern ist durch modernste Technik eines der sechs 150-mm-Deckgeschütze der *Scharnhorst* gut zu erkennen Foto: shutterstock

Neues Flaggschiff

Am 22. März 1906 war bei Blohm & Voss Stapellauf des nach dem preußischen General Gerhard Johann David von Scharnhorst benannten Großen Kreuzers (Panzerkreuzer), die Baukosten lagen bei rund 20,3 Millionen Mark. Nach der Indienststellung am 24. Oktober 1907 wurde die *Scharnhorst* zunächst ab dem 1. Mai 1908 zur Ablösung der *SMS Yorck* als Flaggschiff des Befehlshabers der Aufklärungsstreitkräfte eingesetzt.

Am 1. April 1909 verließ der Kreuzer mit Konteradmiral Friedrich von Ingenohl an Bord den Hafen Kiel, um am 29. April in Colombo die *SMS Fürst Bismarck* als Flaggschiff des deutschen Ostasien-Geschwaders abzulösen. Vor dem Einsatz in Übersee war der Fockmast nochmals geändert worden: Er bekam einen auffälligen und auf große Entfernung sichtbaren Ausguck. Dieser sogenannte Fleckerstand kennzeichnete die *Scharnhorst* und unterschied sie äußerlich von der baugleichen *Gneisenau*, die diesen Umbau nicht erhielt.

Beginn des Krieges

Die deutschen kaiserlichen Handelsinteressen in China wurden von der Enklave von Tsingtau aus gesteuert. Die Stadt diente als Stützpunkt des Ostasien-Geschwaders unter dem Kommando von Vizeadmiral Graf von Spee, das die kolonialen Ambitionen Deutschlands in Ostasien und im Pazifik absicherte. Am 14. März 1911 traf auch das Schwesterschiff *Gneisenau* in Tsingtau ein. Die *Scharnhorst* unternahm im Auslandsdienst mehrere Fahrten durch die Südsee und in Häfen Ostasiens.

Als die Besatzung des Schiffes im August 1914 die Nachricht vom Beginn des Ersten Weltkriegs erreichte, befand es sich gemeinsam mit der *Gneisenau* vor der Karolinen-Insel Ponape, seit 1899 deutsche Kolonie. Von Honolulu kommend, traf auch der kleine Kreuzer *SMS Nürnberg* ein, die *SMS Leipzig* wurde von der mexikanischen Küste zurückgerufen. Durch den massiven Angriff der Japaner und Briten ab dem 5. September auf Tsingtau ging die Basis des Geschwaders verloren. Die Schiffe liefen zunächst Pagan auf den Marianen-Inseln an, damals Teil des

NACH DER SCHLACHT BEI CORONEL: Graf von Spee verlässt am 3. November 1914 mit seinem Geschwader Valparaiso
Foto: Interfoto/UIG/Universal History Archive

deutschen Südsee-Schutzgebietes. Das Geschwader hatte den Befehl, seinen Standort in das erwartete Hauptkriegsgebiet in den Nordatlantik zu verlegen. Es löste aber große Besorgnis bei den Alliierten aus, weil es Truppengeleitzüge und Frachter bedrohen konnte, und der britische Marineminister Winston Churchill gab den Befehl, die Deutschen zu stellen.

Am 14. August begaben sich die Schiffe mit niedriger Fahrt auf die lange Reise zur Osterinsel, unterbrochen von Kohle-Übernahmen auf den Marshall-Inseln und in Deutsch-Samoa. Auf dem Weg wurde am 22. September vor Papeete/Tahiti das französische Kanonenboot *Zélée* versenkt. Am 12. Oktober kam das Geschwader auf der Osterinsel an und bunkerte Kohle. Hier stieß der Kleine Kreuzer *Leipzig* hinzu. Am 27. Oktober verstärkte *SMS Dresden*, die aus dem Südatlantik kam, das Geschwader vor der südamerikanischen Küste.

ZEUGE DER VERGANGENHEIT: Was genau von der *Scharnhorst* übrig ist, werden weitere, mit entsprechendem Bildmaterial dokumentierte Untersuchungen ergeben Foto: shutterstock

Britische Niederlage

Von Spee ließ ausschließlich die *Leipzig* die Funkstille brechen, um den Eindruck zu erwecken, sie versuche allein in den Atlantik durchzubrechen. Der Plan ging auf: *HMS Glasgow*, die zu einer britischen Kreuzergruppe unter Konteradmiral Sir Christopher Cradock gehörte, fing die Funksprüche auf. Cradocks Verband, darunter die Panzerkreuzer *Good Hope* und *Monmouth*, brach auf, um die *Leipzig* zu stellen. Am 31. Oktober lief die *Glasgow* in Coronel ein, dort wurde sie von den Deutschen entdeckt. Von Spees Geschwader marschierte daraufhin umgehend mit 14 Knoten nach Süden, etwa 80 Kilometer nordwestlich des Hafens.

Seine beiden Panzerkreuzer liefen am 1. November in einer Linie voraus, als gegen 16:30 Uhr der Rauch von *Good Hope* und *Monmouth* ausgemacht wurde. Bis 18 Uhr manövrierten die deutschen Schiffe außerhalb der Feuerreichweite, denn die britischen Schiffe boten im Westen vor der untergehenden Sonne nur schwer erkennbare Ziele, während sie selbst gut beleuchtet waren.

Bei Sonnenuntergang hatte sich von Spee auf 11.000 Meter genähert und die britischen Schiffe waren deutlich gegen die Dämmerung zu erkennen, während die deutschen Schiffe in der aufziehenden Dunkelheit verschwanden. Um 18:33 Uhr eröffnete die *Scharnhorst* den Kampf, ihre dritte Salve setzte die vorderen 23,4-cm-Geschütze der *Good Hope* außer Gefecht, Brände brachen aus. Die *Scharnhorst* erhielt nur zwei Treffer, erzielte aber 37, bis eine gewaltige Magazinexplosion das Vorderschiff der *Good Hope* abtrennte, die gegen 20 Uhr zusammen mit Konteradmiral Cradock an Bord unterging.

Die *Gneisenau* hatte sich auf *Monmouth* eingeschossen, ein Treffer sprengte die Turmdecke ab, das Schiff brannte und drehte ab. Von der *Nürnberg* verfolgt, begann *Monmouth* zu sinken. Mit den beiden Schiffen gingen 1.600 britische Matrosen unter. Es gab keine Überlebenden, da die See zu heftig war, um Rettungsboote einzusetzen. Die schwer beschädigte *Glasgow* und der Hilfskreuzer *Otranto* konnten sich nach Westen absetzen und fliehen.

Die Deutschen hatten nur geringe Verluste zu verzeichnen, aber gut ein Drittel ihrer Munition verschossen, die nicht mehr ersetzt werden konnte. Die Schlacht vor Coronel war die erste Niederlage der Royal Navy seit mehr als 100 Jahren. Damals – im britisch-amerikanischen Krieg – hatten amerikanische Fregatten mehrere britische Schiffe zerstört.



SPUREN DER SCHLACHT: *Scharnhorst* und *Gneisenau* auf dem Marsch zu den Falkland-Inseln, wo sie am 8. Dezember 1914 einem überlegenen britischen Verband unterlagen Foto: SZ-Photo/Scherl

UNTERLEGEN Entscheidung am 8. Dezember 1914



Grafik: Anneli Nau

Nach dem Sieg bei Coronel lief das Geschwader am 3. November im chilenischen Valparaiso ein und wurde dort von deutschen Aussiedlern jubelnd empfangen. Nachdem Anfang Dezember Kap Hoorn umrundet worden war, plante Vizeadmiral von Spee am Morgen des 8. Dezember die Funkanlagen der Falklandinseln zu zerstören, die dortigen Kohlenvorräte zu übernehmen und den britischen Gouverneur gefangen zu nehmen.

Die Briten hatten jedoch mittlerweile eine Kampfgruppe unter Admiral Frederik Doveton Sturdee geschickt, um das deutsche Geschwader abzufangen. Mit ihren beiden Schlachtkreuzern *Invincible* und *Inflexible* so-

WEITREICHENDE FOLGEN

Der Untergang des Ostasien-Geschwaders bedeutete das Ende des Einsatzes deutscher Auslandskreuzer im Ersten Weltkrieg

wie den drei Panzerkreuzern *Kent*, *Carnarvon* und *Cornwall* war diese Kampfgruppe den deutschen Schiffen an Geschwindigkeit und Bewaffnung weit überlegen.

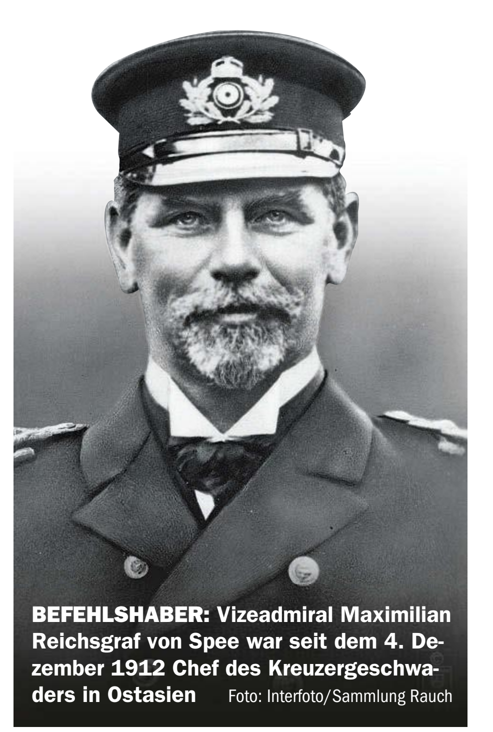
Als die Briten angriffen, erkannte Graf von Spee, dass er keine Chance hatte. Er stellte sich mit der *Scharnhorst* und der *Gneisenau* den britischen Schiffen entgegen, um den drei kleinen Kreuzern *Dresden*, *Leipzig* und *Nürnberg* die Möglichkeit zur Flucht zu bieten. Länger als drei Stunden gelang es, den Kampf hinzuziehen, die *Scharnhorst* lag schon bis zu den Kasematten im Wasser. Um 16:04 Uhr bekam das Flaggschiff Schlagseite, dann ging es um 16:17 Uhr mit laufenden Maschinen rasch unter.

Nur *Dresden* entkommt

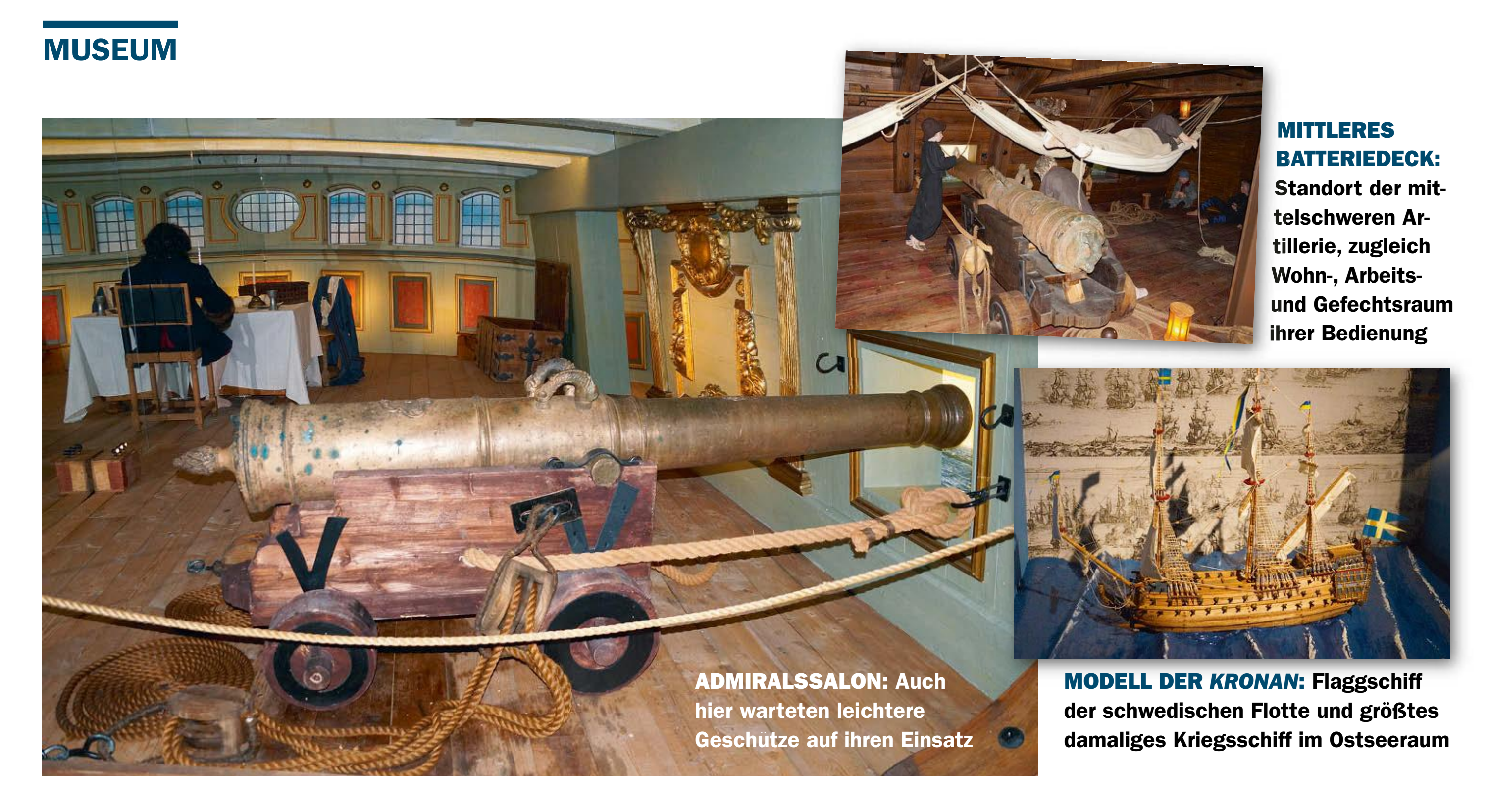
Unter den 860 Gefallenen befanden sich der Geschwaderchef Vizeadmiral Graf Spee mit seinen beiden Söhnen und sämtliche Kommandanten. Die Briten unternahmen keinen Rettungsversuch, sondern verfolgten die *Gneisenau*. Schwer getroffen, lief sie nur noch 16 Knoten und wurde ein leichtes Ziel für den Gegner. Von den 800 Männern an Bord wurden nur 187 lebend von den Briten aus dem Meer gerettet. Der Kleine Kreuzer *Dresden* konnte als einziges Schiff des Ostasien-Geschwaders in chilenische Küstengewässer entkommen.

Im August 1915 fischte ein Küstendampfer vor Brasilien eine Kartuschbuchse aus dem Wasser, die die Kriegsflagge von *SMS Scharnhorst* enthielt. Zusammen mit anderen Gedenkstücken war sie im Museum für Meereskunde in Berlin ausgestellt, ging aber im Zweiten Weltkrieg verloren.

Erst vor wenigen Wochen spürte der Suchtrupp des Falklands Maritime Heritage Trust die Überreste des Flaggschiffs des Grafen von Spee auf. Die Unterwasserarchäologen ließen das Schiffswrack unberührt und machten nur Aufnahmen, die sie in den nächsten Monaten auswerten wollen. „Wir werden weiter nach dem Rest des Geschwaders suchen, um ein besseres Verständnis für die Ereignisse dieses Tages zu schaffen und den Schutz der Stätte zu gewährleisten“, sagt Bound. Nachdem das Wrack entdeckt worden war, fand an Bord des Suchschiffs eine Gedenkzeremonie für die Toten der Seeschlacht statt. Das Areal, in dem *SMS Scharnhorst* liegt, soll zum Schutzgebiet erklärt werden. ⚓



BEFEHLSHABER: Vizeadmiral Maximilian Reichsgraf von Spee war seit dem 4. Dezember 1912 Chef des Kreuzergeschwaders in Ostasien Foto: Interfoto/Sammlung Rauch



MITTLERES BATTERIEDECK: Standort der mittelschweren Artillerie, zugleich Wohn-, Arbeits- und Gefechtsraum ihrer Bedienung

ADMIRALSSALON: Auch hier warteten leichtere Geschütze auf ihren Einsatz

MODELL DER *KRONAN*: Flaggschiff der schwedischen Flotte und größtes damaliges Kriegsschiff im Ostseeraum

Relikte einer Katastrophe

Maritime Lebenswelten

Das Kalmar Läns Museum präsentiert einmalige Fundstücke

Am 11. Juni 1676 (nach heutiger Zeitrechnung) sank südöstlich der Insel Öland während der nach ihr benannten Seeschlacht die *Kronan*, das Flaggschiff der schwedischen Flotte und größte damalige Kriegsschiff der Ostsee. Dabei fanden über 800 Mann seiner Besatzung den Tod.

Gut 300 Jahre später entdeckte man das Wrack wieder und begann es zu untersuchen, zu bergen und die massenhaft aufgefundenen Einzelstücke zu konservieren. Ein großer Teil der in den vergangenen 40 Jahren rund 30.000 zutage geförderten Artefakte – vom knapp fünf Tonnen schweren Bronzegeschütz bis zur wenige Gramm leichten Kupfermünze – präsentiert sich heute im Kalmar Läns Museum, dem Kalmarer Provinzialmuseum, mit schwedischen, englischen und deutschen Texten.

In jener Schlacht errangen die dänisch-niederländischen Seestreitkräfte unter den Admiralen Cornelis Tromp und Niels Juel im Schonischen Krieg (1874–1879) die Herrschaft in der Ostsee, während die zahlenmäßig überlegene schwedische Flotte empfindliche Verluste hinnehmen musste. Ihr Kommandeur und Kapitän der *Kronan*, der Reichsrat Freiherr Lorentz Creutz, ein Mann mit einer beeindruckenden zivilen Karriere im Staatdienst, verfügte über keinerlei militärische oder maritime Erfahrung. Er ging mit der *Kronan* unter und wurde nach seinem Tod für den Verlust des Schiffes und die Niederlage in der Schlacht verantwortlich gemacht, in der insgesamt 16 schwedische Schiffe verloren gingen oder beschädigt wurden und 2.300 Tote sowie 650 Gefangene zu beklagen waren.

Ob es wirklich sein Unvermögen war oder ob er durch ungeschickte Manöver untergebener Einheitsführer zu der in der Katastrophe endenden Wende seines Schiffes gezwungen wurde, sei dahingestellt. Jedenfalls wurde die *Kronan* mitten in dieser Wende unter vollen Segeln und mit offenen Stückpforten auf die Backbordseite gedrückt, lief voll Wasser und kenterte. Eine Explosion in der Pulverkammer sprengte kurz darauf die komplette Steuerbordseite des Schiffes weg. Damit war der Stolz der schwedischen Marine, ein Schiff mit einer Verdrängung von 2.200 Tonnen, einer Länge von 53 Metern, 12,91 Meter Breite, einem Tiefgang von 6,23 Metern und bewaffnet mit mindestens 124 Kanonen, ohne Feindeinwirkung vernichtet.

Die Relikte dieser Katastrophe ermöglichen heute einen in dieser Größenordnung einmaligen Einblick in die Lebenswelt auf einem Kriegsschiff des 17. Jahrhunderts. Original-Exponate – vom Holzlöffel oder Kamm des einfachen Seemanns über Luxuskleidung und Zinngeschirr der Offiziere, Angelgeräte, Handfeuerwaffen, nautische Geräte, Musikinstrumente, Nahrungsmittel, Apothekerutensilien bis hin zu einem riesigen Schatz von 17.400 Gold- und Silbermünzen – bilden den Kern der Ausstellung, welcher mit Groß- und Kleindioramen, Fotos und Filmen Leben eingehaucht wird. Die Macher der Ausstellung träumen davon, die *Kronan* nach fast 350 Jahren auf dem Grund der Ostsee in einem eigenen Museum – ähnlich der *Vasa* in Stockholm – wieder auferstehen zu lassen.

Detlef Ollesch ⚓

INFO

Anschrift
Kalmar Läns Museum
Skeppsbrogatan 51, 39231 Kalmar
Tel. +46 (0)480 451300
www.kalmarlansmuseum.se
info@kalmarlansmuseum.se

Öffnungszeiten
Mo, Di, Do, Fr 10–16 Uhr
Mi 10–20 Uhr
Sa, So 11–16 Uhr

Fotos: Detlef Ollesch

Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?

❶

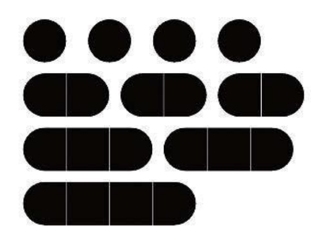
❷

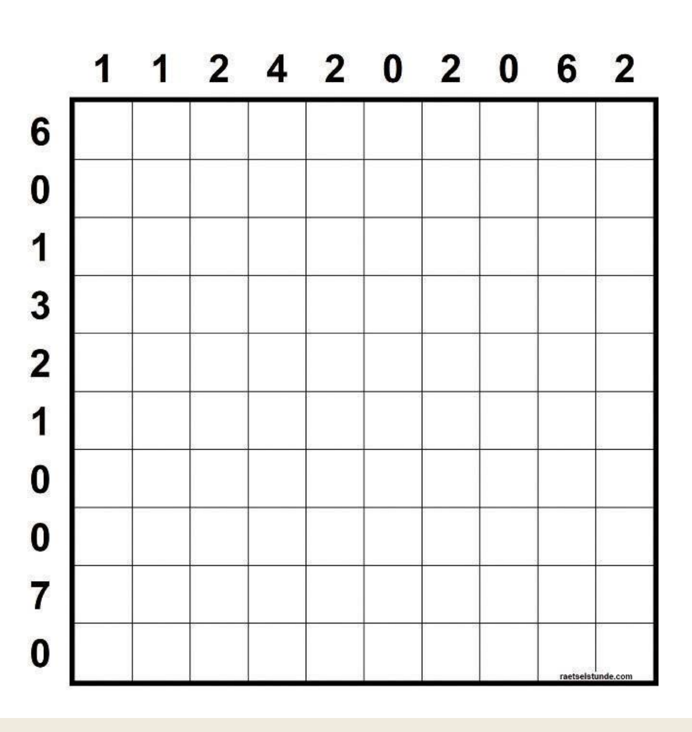
❸

❹

Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.





Lösungen:

Bilderrätsel

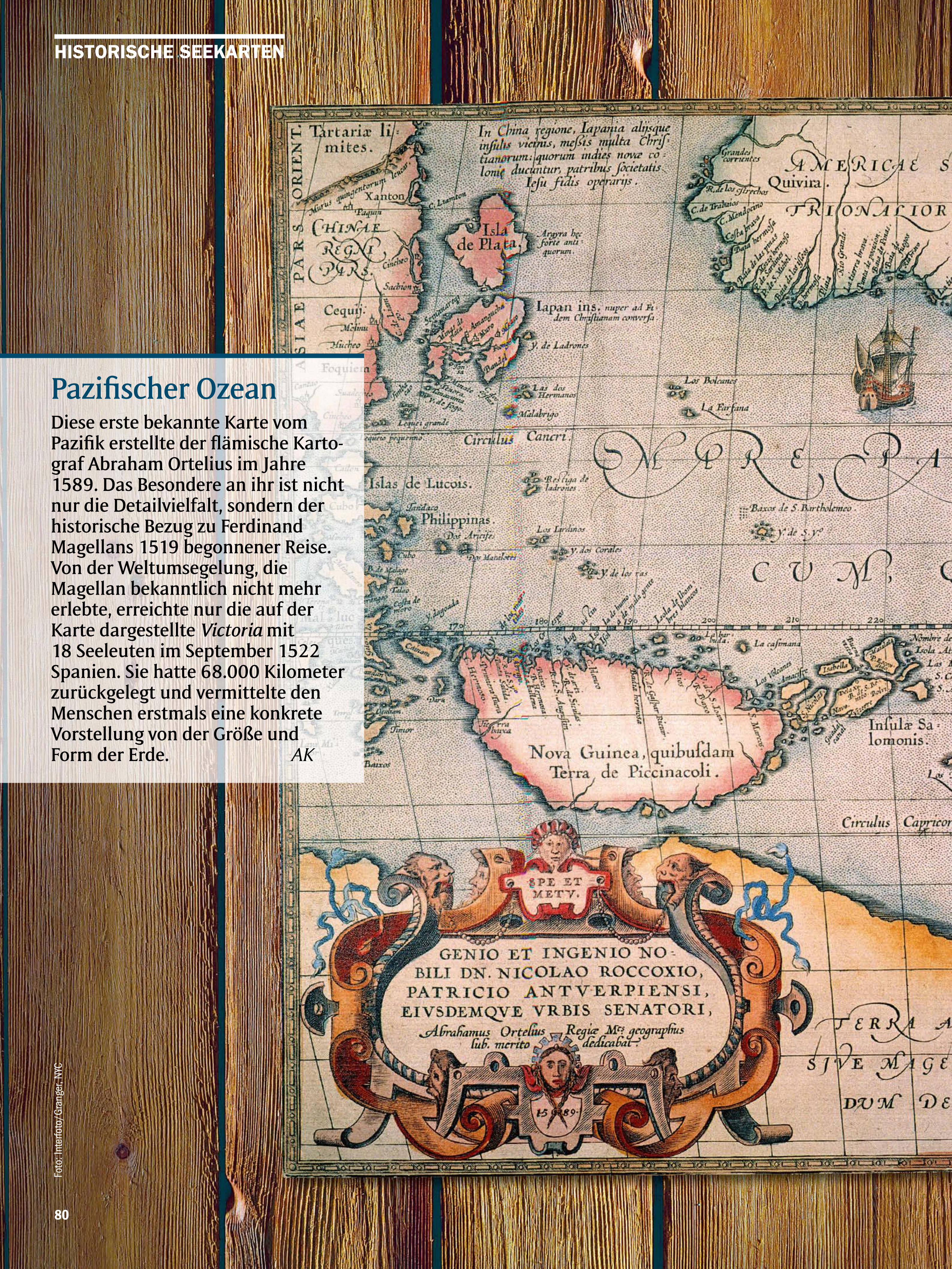
1 Dampffregatte *Gloire* (Frankreich, Stapellauf 1859)

2 Kohlendampfer *Herman Sauber* (Deutschland, gebaut 1912 in England)

3 Bugansicht der Großlinienschiffe der *Bayern*-Klasse (Deutschland, 1915)

4 Fregatte *Gemlik* (Türkei, Stapellauf 1959)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)



Pazifischer Ozean

Diese erste bekannte Karte vom Pazifik erstellte der flämische Kartograf Abraham Ortelius im Jahre 1589. Das Besondere an ihr ist nicht nur die Detailvielfalt, sondern der historische Bezug zu Ferdinand Magellans 1519 begonnener Reise. Von der Weltumsegelung, die Magellan bekanntlich nicht mehr erlebte, erreichte nur die auf der Karte dargestellte *Victoria* mit 18 Seeleuten im September 1522 Spanien. Sie hatte 68.000 Kilometer zurückgelegt und vermittelte den Menschen erstmals eine konkrete Vorstellung von der Größe und Form der Erde. *AK*

Foto: Interfoto/Granger, NYC


MARIS PACIFICI,
(quod vulgò Mar del Zur)
cum regionibus circumiacentibus, insulisque in eodem
passim sparsis, novissima descriptio.
SEPTEMTRIO.
PARS.
Noua Hispania.
Mexico.
California
Florida.
Bermuda
MARIS ATLANTICI,
SIVE MAR DEL NORT
PARS.
Cuba
Spagnola
Iamaica
S. Ioan
La Trinidad
Cartagena
Caribana.
Quito.
Circulus Aequinoctialis.
AMERICAE
MERIDIONA-
LIOR PARS.
Peru.
Charcas.
Chili.
Patagones.
Archipelagus insularum.
Fretum Magellanicum.
Mar del Nort.
Tierra del Fuego.
QVOD VVLGO
NOMINANT
MAR DEL ZVR.
Prima ego velivolis ambivi cursibus Orbem,
Magellane novo te duce ducta freto.
Ambivi, meritoq; vocor VICTORIA: sunt mi
Vela, alæ; precium, gloria; pugna, mare.
Cum privilegijs Imp. & Reg. Maiestatum,
nec non Cancellariæ Brabantiæ, ad decennium.
MERIDIES.
La anublada
Rocca partida
Y. de Cocos
Y. de Galapagos
Isolas de lobos
C. de Fortuna
C. Blanco
S. Petri

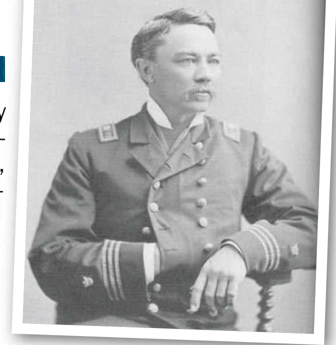


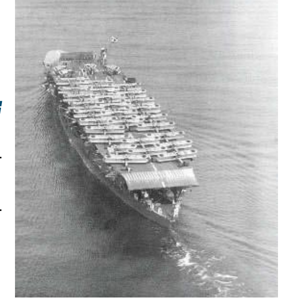
Schlachtschiff *Gneisenau*

Starke Panzerung, schwache Artillerie: Ursprünglich als Antwort auf die französische *Dunkerque*-Klasse konzipiert, überschritt das Schiff schon im Entwurf die offizielle Tonnage. Die *Gneisenau* stellte 1938 noch vor ihrer Schwester *Scharnhorst* in Dienst und nahm zu Beginn des Zweiten Weltkriegs an mehreren Operationen teil, darunter an den Unternehmen „Weserübung“, „Juno“ und „Cerberus“. Ein Bombentreffer setzte das Schlachtschiff bereits 1942 außer Gefecht. Unser Titelthema zeigt Planung, Entwicklung und Technik detailliert auf und beschreibt auch die Kriegseinsätze der *Gneisenau*.

Ein Teufelskerl

„Hell Roaring Mike“: Captain Michael Healy war legendärer Kommandant der *USS Bear* – er verfolgte Schmuggler, schlichtete, diente, half Notleidenden, raufte, drangsalierte Untergebene und blieb vor allem eines: Mensch.



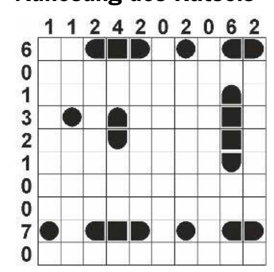


SMS Iltis

Mythos und Geschichte: Das kleine deutsche Fahrzeug ist Inbegriff eines epochemachenden Politikstils – der „Kanonenbootpolitik“ des Kaiserreiches. Was steckt dahinter?

Kaga und *Akagi*

Wracks identifiziert: Die Midway-Schlacht 1942 wurde u. a. den beiden japanischen Flugzeugträgern zum Verhängnis; jetzt sind sie entdeckt.



Auflösung des Rätsels

Spalten: 1 1 2 4 2 0 2 0 6 2
Zeilen: 6 0 1 3 2 1 0 0 7 0

AUSSERDEM:

Kreiselkompass Präzisionsinstrument der Navigation

Feuerüberfall Das Schicksal des Tankmotorschiffs *Esso Bolivar*

Ankerhieven Heute eine Kleinigkeit, früher mühsam und gefährlich

Die nächste Ausgabe von  **erscheint am 23. März 2020**

Fotos: picture-alliance/arkivi, Sammlung Mönch, Sammlung Dean

SCHIFF *Classic*
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben
Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 14,20 (CH)
(bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (8 Hefte) € 67,20 inkl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 38 | 2/2020 | März | 8. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 114 | 48. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Hamburg, Potsdam)
Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn)
Rainer Schubert (Journalist, Berlin)
Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe)
Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)

Chef vom Dienst/Herstellung Christian Ullrich

Layout Ralph Hellberg

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de

Geschäftsführung Henry Allgaier, Roland Grimmelshausen, Claus W. Küster

Gesamtanzeigenleitung Bernhard Willer

Mediaberatung Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition Rudolf Schuster,
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

ISSN 2196-7490

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in SCHIFF *Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

